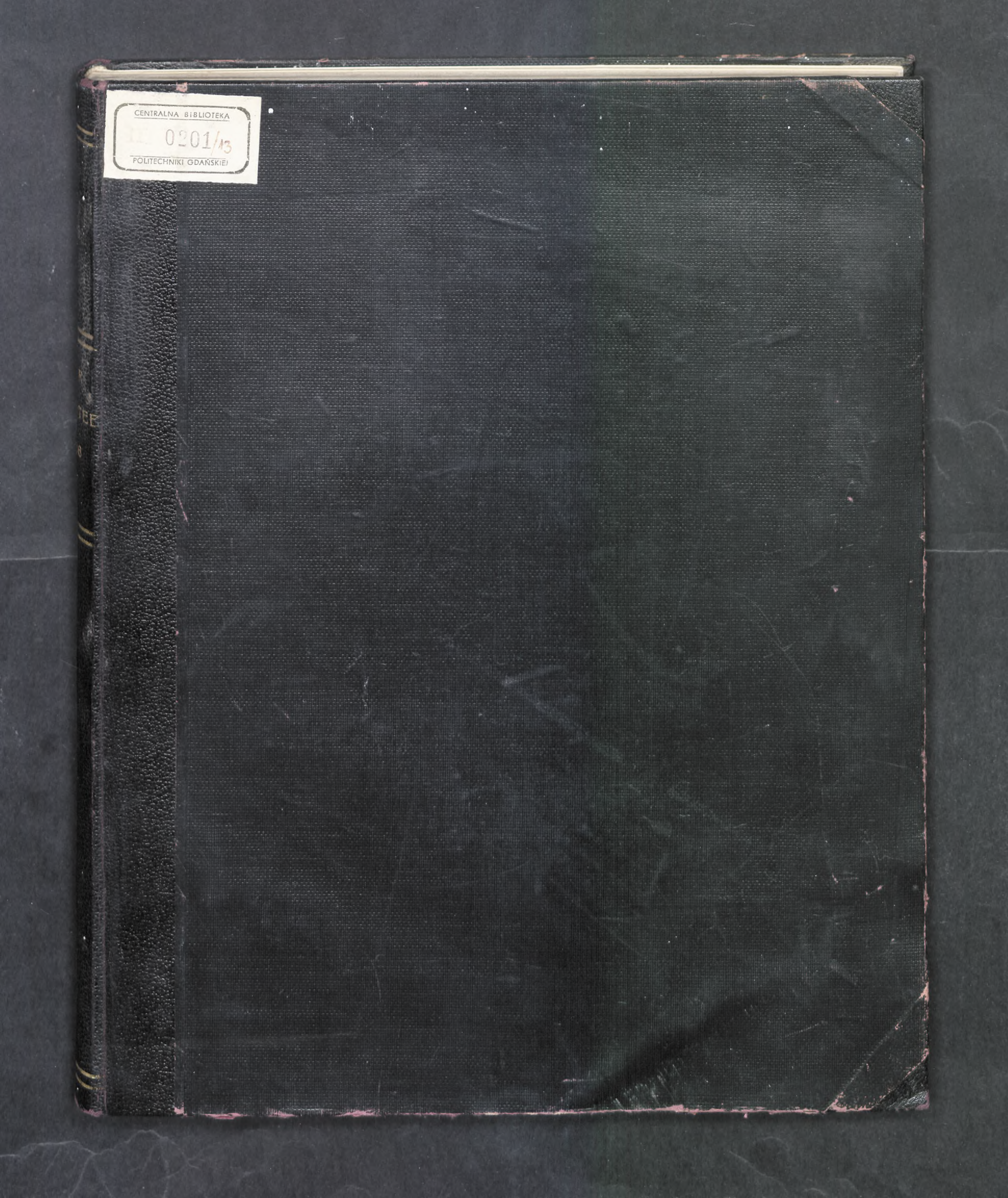
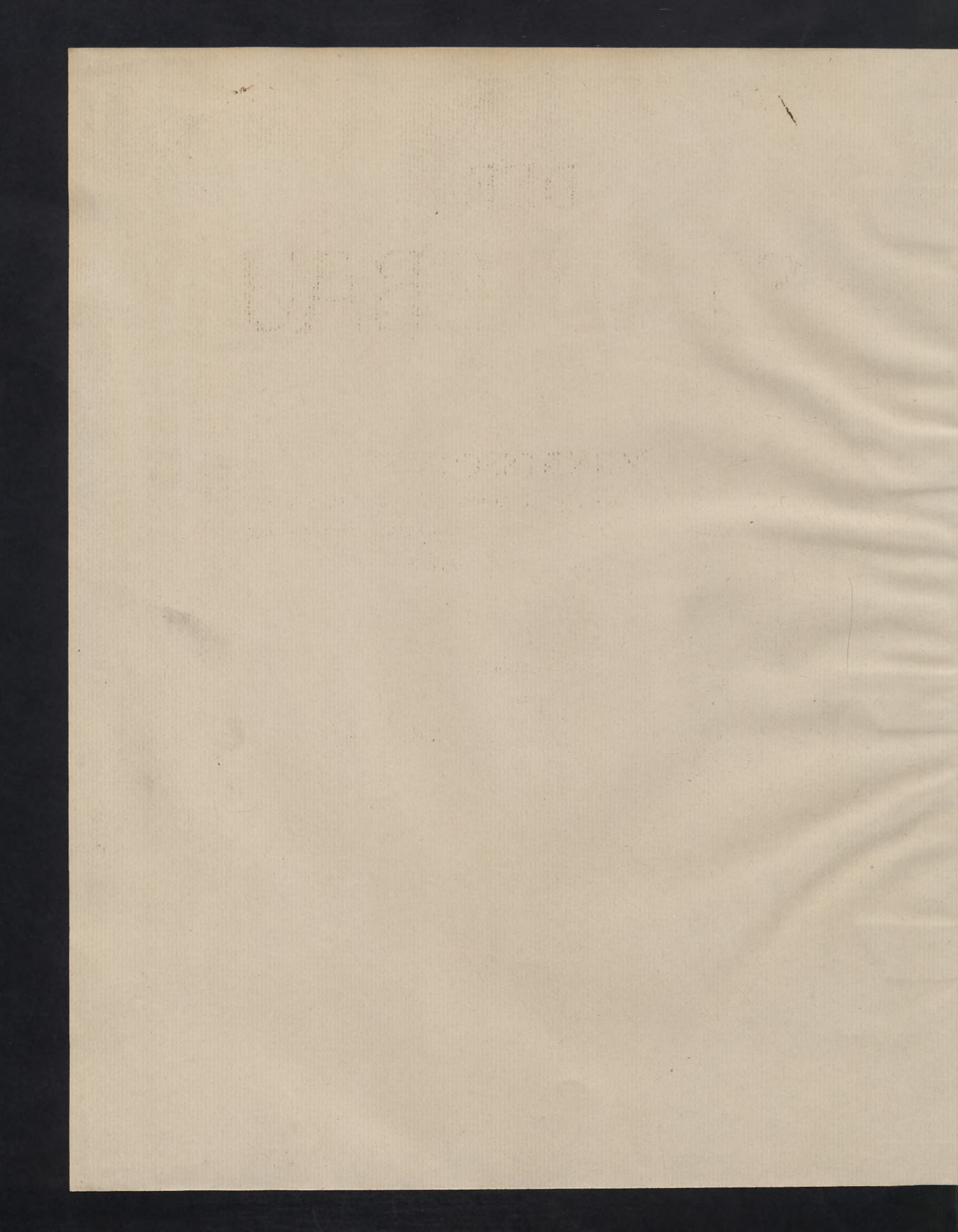

CENTRALNA BIBLIOTEKA
0201/13
POLITECHNIKI GDAŃSKIEJ


DER
STÄDTER
1916







DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN

BEGRUNDET

VON

THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE
BERLIN WIEN

DREIZEHNTER JAHRGANG

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G.
BERLIN W 8, MARKGRAFENSTRASSE 31
1916



Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg.

fehlt Hefte 66 u. 67

INHALTS-VERZEICHNIS.

I. TEXT-BEITRÄGE.

II. MITTEILUNGEN.

III. CHRONIK.

IV. AUSGESCHRIEBENE WETTBEWERBE.

V. ENTSCHIEDENE WETTBEWERBE.

VI. NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

VERZEICHNIS DER TAFELN.

Stadtpläne.

Bebauungspläne.

Städte- und Straßenbilder.

Straßen- und Platzanlagen.

Kolonien und Gartenstädte.

Wettbewerbe.

Friedhöfe.

MITARBEITER.

13. Jahrgang 1916 Heft 1.



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

GELEITWORT.

Auch der dreizehnte Jahrgang unserer Zeitschrift beginnt noch im blutigroten Schein der Kriegsfackel — der Städtebau ist aber Friedensarbeit. Trotzdem schreitet der Wiederaufbau zerstörter Ortschaften fort da, wo die Landesgrenzen gesichert erscheinen, in Ostpreußen wie in dem von uns verwalteten Belgien (Mecheln und Löwen), wird ferner die Wiederaufnahme des Baues von Kleinwohnungen, die Begründung neuer Siedelungen für Kriegsversehrte vorbereitet in Voraussicht der nach dem Kriege vermutlich zu befriedigenden Wohnbedürfnisse. Vorausschauen heißt alles im Städtebau!

Es war nicht immer leicht im vergangenen Jahre, die Zeitschrift fortzuführen; insbesondere konnte nicht immer der Zeitpunkt des Erscheinens pünktlich innegehalten, mußten wiederholt je zwei Nummern zu einer Doppelnummer vereinigt werden. Auf eine nachsichtige Beurteilung dieser Umstände dürfen Herausgeber und Verlag auch wohl noch im neuen Jahre rechnen, wiewohl ihr Bestreben darauf gerichtet ist, unvermeidliche Mängel unsern Lesern möglichst wenig fühlbar werden zu lassen.

Außer der steten Sorge um den Kleinwohnungsbau und seinen besonderen, im Bebauungsplane zu erfüllenden Anforderungen sind wir um die Wiedergabe möglichst vielseitiger Aufgaben des Städtebaues bemüht. Angenommen bzw. vorbereitet sind bereits unter anderem: Beiträge über neuere Bebauungspläne für Königsberg i. Pr. und Mainz, Vorschläge zur Ausgestaltung von Bergedorf als Nebenmittelpunkt von Hamburg, die bauliche Entwickelung der neuen oldenburgischen Stadt Rüstringen, den Gesamtplan für Regensburg und die umliegenden Landgemeinden, ferner über das Stadtbild von Warschau, die Stadtbaugeschichte von Utrecht und Mannheim, endlich über den künstlerischen Städtebau als Kulturfrage und eine Statistik des Baugewerbes, sowie über den neuerdings ausgeschriebenen Wettbewerb der Stadt Soest usw.

Wir glauben es dem Einflusse unserer Zeitschrift zuschreiben zu dürfen, daß jetzt so viele Fachblätter sich mit besonderer Inbrunst des Städtebaues bemächtigt haben. Nichts kann besser die Notwendigkeit unseres Unternehmens beweisen, nichts mehr die Bitte an unsere Leser rechtfertigen, uns in dem trotz allem immer noch notwendigen Kampfe um die Ziele der Städtebaukunst kräftig zu unterstützen und uns zu einer immer weitergehenden Verbreitung der Zeitschrift zu verhelfen.

ENTWURF ZU EINEM TEILBEBAUUNGSPLAN FÜR EINEN VORORT.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Bloß ein Entwurf, der wohl als Grundlage für den Bebauungsplan gedient hat, nicht aber in der vorliegenden Form zum Bebauungsplan geworden ist. Warum ihn also veröffentlichen? Weil er bezeichnend ist für die ungleichartige Verhältnisse über einen Kamm scherende Wirkung von Schlagwörtern, die einfach sachliche Lösungen erschwert.

Verfasser ist wahrlich mit einer der ersten gewesen, der in Wald- und Parkgürteln, d. h. in Grünanlagen verschiedener Art und Entstehung mit eingestreuten Spiel- und Sportplätzen, Pachtgärten, Friedhöfen usw., die Parkstraßen miteinander verbinden, eine neue Aufgabe für den deutschen Städtebau gesehen hat — vgl. Jahrgang 1906 unserer Zeitschrift: „Der Wald- und Wiesengürtel um Wien und seine Bedeutung für den Städtebau“, ferner die Aufsätze in den Tageszeitungen: „Vom grünen Gürtel Groß-Berlins“, „Von Groß-Berlin zur Gartenstadt“, „Bebauungsplan und Waldschutz“ usw. Doch ist er sich auch immer klar darüber gewesen, daß öffentliche Gartenplätze (von Straßen umringte oder im Inneren von Baublöcken), Pachtgärten, zum Teil auch Volksparke und Spielplätze vor allem Ersatz zu bieten haben für die in großstädtischer Bebauung beschnittenen und verdrängten Haushöfe und Hausgärten. Je höher die Bebauung, je dichter zusammengedrängt die Bevölkerung, desto mehr ist an öffentlichen Anlagen erforderlich, um diesen Mangel auszugleichen. Umgekehrt aber treten bei niedriger Bebauung, bei weiter auseinandergezogener Besiedelung die öffentlichen Anlagen an Bedeutung wieder zurück, soweit sie nicht bei abgestufter Bebauung für den dichter besiedelten Stadtteil mit bestimmt sind. Man hat demnach zu unterscheiden zwischen größeren Erholungsgelegenheiten, namentlich Wäldern und Sportplätzen, die für alle da sind, und kleineren, wie Park- und Gartenanlagen, insbesondere auch Spielplätzen, deren Zahl zunehmen sollte mit der Dichtigkeit der Bevölkerung, und die deshalb in lockerer bebauten Vorortssiedelungen mehr oder minder entbehrlich erscheinen, zumal — worauf Professor Dr. R. Eberstadt schon gelegentlich hingewiesen hat — die echte Wohnstraße, auch wenn sie nicht, was oft geschieht, an passenden Stellen durch Ausbuchtungen erweitert ist, als liebster Spielplatz, auch für Laufspiele benutzt zu werden pflegt. Derartige Siedelungen sind deshalb bis zu einem gewissen Grade im ganzen zu den Freiflächen zu rechnen, wie auch Camillo Sitte in seiner Schrift über „Großstadtgrün“ als selbstverständlich betont hat.

Das umgekehrte Verhältnis, in dem Dichte der Bebauung und Größe der Freifläche zueinander stehen, ermöglicht erst, billige Kleinhaussiedelungen zu schaffen; denn diese dürfen ebensowenig wie mit städtisch ausgebauten Straßen, mit großstädtischen Bedürfnissen entsprechenden Freiflächen, wozu erst gar der Grund angekauft werden muß, belastet werden. Also auch hierbei heißt es abzustufen und dies bewahrt uns davor, irgendeiner Theorie zuliebe Grünflächen aus dem kahlen Boden zu stampfen, läßt uns vielmehr das, was die Natur schon bietet, sorgsam als Grünflächen erhalten, umgestalten, erweitern, auch wenn sich dabei keine gleichmäßige Verteilung über ein größeres Gebiet ergibt — Wald und Busch, die holsteinischen Knickse und westfälischen Eichenkampe, Heckenwege und Grabenraine, die Niederungen, die sich zur Bebauung nicht eignen, Baumstraßen und Eisenbahndämme, mit Weiden und Birken bestandene Bäche, Wiesen und Heide usw. Derartiges kann die Gemeinde sich nicht frühzeitig genug sichern.

Der vorliegende Plan — Doppeltafel 1/2 — hatte im Norden eine Kleinhaussiedelung vorgesehen, wozu die schmalen und langen Grundstücksparzellen geradezu herausfordern. Die Gemeinde hat diesen Vorschlag abgelehnt, statt dessen aber — obwohl das ganze 275 ha bedeckende, langgestreckte Bebauungsgebiet fast rundum von leicht erreichbaren Forsten umgeben ist — im Westen grenzt die Nachbarforst an, im Nordosten die umfangreiche Stadtforst, im Südosten die Königliche Forst — eine Vermehrung der Freiflächen gewünscht, und zwar in der Form, daß auf dem für die Kleinsiedelung vorgeschlagenen Gelände eine Grünfläche in der Größe des üblichen Prozentsatzes für Freiflächen (man merkt die graue Theorie!) auszusparen und weitere Grünflächen an den Straßenkreuzungen — so ziemlich die unglücklichste Form von Freiflächen! — anzuordnen seien, und daß endlich quer durch das Gebiet von der Nachbarforst in nordöstlicher Richtung hinüber zur Stadtforst ein zweiter Grünstreifen — der erste ergibt sich, unter Benutzung eines von Kiefern und Birken bestandenen Heiderestes von der Königlichen Forst in nordwestlicher Richtung zur Nachbarforst hinüberreichend und zugleich den Übergang von der geschlossenen zur offenen Bauweise vermittelnd, von selbst — ungefähr im Zuge der beide Forsten miteinander verbindenden und dazu auch genügenden Parkstraße vorgesehen werden solle. Das für alle diese Grünflächen erforderliche Land befindet sich in Privatbesitz und müßte also erst erworben werden. Das sind Übertreibungen, die lediglich die Kosten der Neusiedelungen in die Höhe treiben und damit insbesondere Kleinhaussiedelungen fast unmöglich machen. Sie erscheinen um so weniger gerechtfertigt, als baumbestandene Hauptstraßen sowie mehrere Parkstraßen das Gebiet durchziehen und Promenadenwege an einem nahe beim Westrande das Gebiet von Norden nach Süden gehenden Bachlaufe, zum Teil mitten durch Baublöcke hindurch, wo die sumpfige Niederung die Bebauung erst in einigem Abstande gestattet, geplant sind.

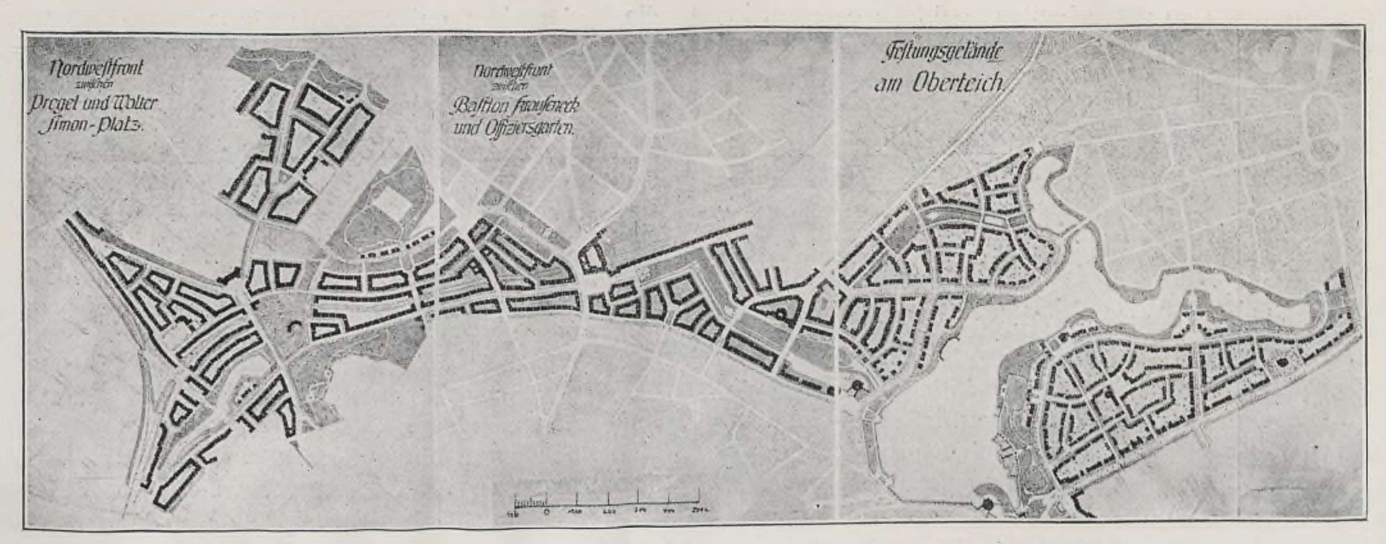


Abb. 1. Nordwestfront und Festungsgelände am Oberteich in Königsberg i. Pr.

NEUERE STADTERWEITERUNGSPLÄNE IN KÖNIGSBERG i. Pr.

Von Dr.-Ing. FORMER, Vorstand des Stadterweiterungsamts. Dazu Tafeln 3—6 und 3 Textbilder.

Die Königliche Haupt- und Residenzstadt Königsberg i. Pr. hatte im Jahre 1900 189000 Einwohner auf einem Stadtgebiet von 2034 ha. Durch die Eingemeindung von 17 Vororten in den Jahren 1905 und 1907 wuchs das Stadtgebiet auf 4417 ha; die Einwohnerzahl betrug im Jahr 1913 262000. Der städtische Grundbesitz umfaßte im Jahr 1903 200 ha, 1907 bereits 430 ha, 1910 700 ha, 1912 1265 ha und 1915 sogar 1693 ha. Wesentlichen Anteil an dieser Steigerung hat die Übereignung des Festungsgeländes, das durch den für die weitere Entwicklung so bedeutsamen Entfestigungsvertrag vom 20. August 1910 in einer Größe von 318 ha zum Preise von rund 30 Millionen städtisches Eigentum wurde. Der Abschluß des Entfestigungsvertrages ist wohl das weittragendste Ereignis der letzten Zeit für Königsberg, da durch ihn erst die großen Forderungen des Verkehrs und der Gesundheit erfüllt werden können, deren die werdende Hauptstadt des deutschen Ostens so dringend bedarf. Die Feststellung der Bebauungspläne für die Nordwest- und die Ostfront im Jahre 1912, die des Bebauungsplanes für die Südfront und das Hafengebiet im Jahre 1915 geben die ersten Grundlagen für die Entwicklung der Stadt, da erst an Hand dieser Unterlagen eine planvolle Weitergestaltung Königsbergs möglich ist. Mit der Durchführung der Entfestigung ist verbunden die Neuordnung der Eisenbahnanlagen, die Schaffung eines neuen Industrie- und Handelshafens, die planmäßige Ansiedelung von Industrie, die Schaffung von gesunden Wohngelegenheiten für die Bevölkerung sowie die von reizvollen Parkanlagen zur Erholung.

Die Bebauungspläne für die Nordwest- und Ostfront sehen in verkehrstechnischer Beziehung eine Verlegung der jetzt in weitem Bogen die Stadt umziehenden Labiauer Bahn vor, an Stelle des weiten Schienenweges mit zahlreichen Kreuzungen in Schienengleiche wird der Bahn eine 3,2 km kürzere Linienführung durch das Festungsgelände zugewiesen unter Vermeidung jeder schienengleichen Kreuzung. Des weiteren ist die Zusammenfassung der Cranzer, der Samland- und der Labiauer Bahn in einen einheitlichen Bahnhof am Kaiserplatz geplant. Durch Erhaltung der besten Glacis-Baumbestände an den Festungsgewässern entlang ist ein 45 ha großer und 5 km langer Parkgürtel geschaffen, eine Anlage, um die Königsberg von anderen Städten wohl beneidet werden kann. Das verbleibende Gelände soll der Bebauung erschlossen werden, und zwar einer fast durchweg viergeschossigen bei $^2/_3$ Bodenausnutzung, also einer Bauweise, die in anbetracht des hohen Verkaufspreises, der gewaltigen Herstellungskosten sowie der zu erwartenden großen Zinsverluste gerechtfertigt erscheint. Verkauft ist bisher für etwa 4 Millionen Mark Baugelände zu einem Durchschnittspreise von rund 100 Mk. für 1 Quadratmeter, ausgeführt sind aber erst verhältnismäßig wenig Neubauten, eine wohl mit dem Kriege in Zusammenhang zu bringende Erscheinung. Geeignet ist das Gelände in erster Linie zur Ansiedelung der besser bemittelten Bevölkerung. Die Wirtschaftlichkeit des Bebauungsplanes für die 94,5 ha große Nordwestfront ergibt sich aus folgenden Zahlen. Es entfallen auf Bauland 42,7 ha = 45,2 %, für Bahnzwecke 2,8 % = 3,0 %, für Park- und Wasserflächen 23,2 ha = 24,5 %, sowie für Straßen und Plätze 25,8 ha = 27,3 %. Die Schaffung eines gesunden Wohnviertels ist mit dieser Ausnutzung gewährleistet, zumal durch rückwärtige Baulinien die Anlage von Hintergebäuden ausgeschlossen ist. Die Pläne wurden unter der Leitung des Herrn Stadtbaurats Beuster bearbeitet (siehe Textbild am Kopfe). Die Bebauungspläne für die Südstadt Königsberg sind erst während des Krieges aufgestellt.

Auf Grund des zwischen der Stadt und dem Reichsmilitärfiskus am 20. August 1910 abgeschlossenen Vertrages über die Entfestigung gehen in den Jahren 1916 und 1917 die wertvollen Festungsländereien der südlichen Stadtumwallung, zwischen den beiden Pregelarmen und im un-

mittelbaren Anschluß an die bebauten Stadtteile belegen, in den Besitz der Stadt über. Durch die seit Jahren betriebenen planvollen Ankäufe südlich des Pregels (Haberberger Wiesen, Gut Rosenau) sind außerdem im Anschluß an diese Flächen weitere Geländeteile von bedeutendem Umfange in städtischen Besitz gelangt, so daß die Stadt über ganz erhebliche Gebietsteile der Südfront verfügt. Die Vorteile, in deren Genuß die gesamte Stadt durch die Entfestigung im Laufe der Jahre kommen soll, sind der Südfront bisher noch nicht zuteil geworden; eine kraftvolle Entwicklung der Stadt hat zunächst fast ausschließlich im Norden und Westen eingesetzt.

Die Erschließung der jetzt noch brachliegenden Gelände der Südstadt ist jedoch für die wirtschaftliche Entwicklung der ganzen Stadt deshalb von ausschlaggebender Bedeutung, weil dieses Gebiet für Ansiedelungen der Industrie und des Handels ganz besonders geeignet ist und Königsberg nach seiner Entstehung, seiner Lage und seiner Entwicklung eine ausgesprochene Handelsstadt ist. Infolgedessen muß auf die Entwicklung derjenigen Stadtteile, welche zur Hebung des Handels und des Verkehrs bestimmt sind, besonderer Wert gelegt werden. Der Handel hat sich bisher, dem Charakter Königsbergs als Seestadt entsprechend, in der Unterstadt angesiedelt und entwickelt, während die Oberstadt hauptsächlich Wohnzwecken dient. Die wirtschaftliche Kraft der Stadt liegt deshalb in der Unterstadt.

Zur Förderung des Wirtschaftslebens, insbesondere des Königsberger Handels und Verkehrs, haben die städtischen Körperschaften in letzter Zeit Beschlüsse von weittragender Bedeutung gefaßt. Abgesehen von dem schon erwähnten Entfestigungsvertrage, sind in letzter Zeit folgende Verträge abgeschlossen worden:

1. der Vertrag über die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen vom 15. Februar 1912,
2. der Vertrag über den Ankauf des Kaibahnhofes vom 19. August 1913,
3. der Vertrag über die Durchführung der Zugangstraße zum neuen Personenbahnhof über den alten Haberberger Kirchhof vom 13. Februar 1912.

Die von der Staatseisenbahnverwaltung mit dem Aufwande von fast 40 Millionen betriebene Umgestaltung der Eisenbahnanlagen von Königsberg ist bereits in Angriff genommen und soll so gefördert werden, daß der Hauptbahnhof, wenn irgend möglich, im Jahre 1918 dem Verkehr übergeben werden kann. Bis dann müssen natürlich die Hauptzugangstraße zum Bahnhof ausgebaut und der Bahnhofsvorplatz hergerichtet sein. In dem Vertrage über den Ankauf des Kaibahnhofes hat die Stadt die Verpflichtung übernommen, bis spätestens am 1. Juli 1919 den gesamten Betrieb der Hafenbahn zu übernehmen und spätestens bis zum 1. Juli 1917 das Verbindungsgleis von dem neuen Hafenbahnhof nach dem Aschhof und der Werfthalle fertigzustellen.

Aus allen diesen Gründen müssen die Arbeiten für die Erschließung der städtischen Ländereien südlich des Pregels unverzüglich in Angriff genommen werden, insbesondere muß das fast durchweg niedrig gelegene Gelände so bald als möglich aufgehöht werden, damit der Füllboden genügend ablagern kann. Es war beabsichtigt, mit den Arbeiten bereits im Herbst 1914 vorzugehen; diese Absicht wurde jedoch durch den Ausbruch des Krieges vereitelt. Jetzt bot sich für die Stadt eine ausgezeichnete Gelegenheit, die Erdarbeiten unter Zuhilfenahme von Kriegsgefangenen, die unter günstigen Bedingungen zur Verfügung gestellt sind, schon vor Beendigung des Krieges in Angriff zu nehmen. Begünstigt wird die Förderung der Arbeiten ferner dadurch, daß das Gouvernement zur Beschäftigung den Gefangenen schon jetzt — also vor den Vertragsterminen — die Erlaubnis erteilt hat, einen Teil der südlichen Stadtumwallung einzuebnen. Weiter ist der Stadt zur Beschaffung von Arbeitsgelegenheit für Kriegsgefangene das Recht verliehen worden, die benötigten Privatgrundstücke in der Südfront und im Gebiet des neuen Hafens im vereinfachten Wege zu enteignen.

Die Gemarkung von Königsberg südlich des Pregels muß zugunsten der Entwicklung der Stadt nach einem einheitlichen Plane aufgeteilt werden, damit die verschiedenartigen Anforderungen, welche zu beachten und nötigenfalls auszugleichen sind, die gebührende Berücksichtigung finden. Es kann hier nicht in erster Linie darauf ankommen, wie es bei der Nordwestfront der Fall war, neues Baugelände für Wohnzwecke zu erschließen, sondern es muß der größte Wert darauf gelegt werden, daß unserem Handel und Verkehr zu Wasser und zu Lande günstigere Ansiedelungs- und Erwerbsmöglichkeiten wie bisher geschaffen werden. Weiter sind für die verschiedenen Arten von Industrieen, wie sie sich bereits bei uns angesiedelt haben, und wie sie für die Zukunft erwartet werden können, die Ansiedelungsverhältnisse zu verbessern und zu erweitern.

Für den Handel und die Industrie, die vom Seeverkehr abhängen, soll der Handels- und Industriehafen im Westen zwischen dem Pregel und dem Nassen Garten geschaffen worden. Von diesen soll der Handelshafen der Stadt am nächsten liegen, und zwar unmittelbar westlich der neuen Eisenbahnbrücke; der Industriehafen soll etwas weiter westlich, gegenüber dem Königsberger Lagerhaus, liegen. Vergleiche Tafel 3.

Bei der Neuanlage größerer Häfen geht das Bestreben bekanntlich dahin, den Flußlauf selbst für die durchgehende Schiffahrt frei zu halten. Weiter ist es erwünscht, daß die Ein- und Ausfahrten möglichst bequem zur Schiffahrtsrichtung liegen, und daß die Hafenbecken, der Übersichtlichkeit wegen, eine möglichst geradlinige Form erhalten. Ferner muß natürlich auf eine günstige Lage der Zugangsstraßen und der Eisenbahn-Anschlußgleise Rücksicht genommen werden. Diese Grundforderungen galten auch bei dem neuen Entwurf als Richtlinien.

Es sind zunächst fünf Hafenbecken vorgesehen, wovon die Becken I und II des Handelshafens und das Becken IV des Industriehafens zuerst ausgebaut werden sollen; über 4000 m nutzbare Uferfront werden so gewonnen. Das Hafenbecken I soll mit den dazugehörigen Uferflächen dem Handel, der auf die große Seeschiffahrt angewiesen ist, dienstbar gemacht werden. Sein Ostufer soll zu einer öffentlichen Umschlagstelle ausgebildet und mit Kaimauern, Umschlagsschuppen und Krananlagen ausgestaltet werden. Auf dem Westufer sind Pachtplätze vorgesehen. Das Hafenbecken II und die dazu gehörigen Uferflächen sollen für die Anlage des Freibezirks Verwendung finden. Das Hafenbecken III soll zu der später notwendigen Erweiterung des Handelshafens ausgebaut werden. Die Hafenbecken IV und V sollen zur Ansiedelung von industriellen Unternehmungen zu Pachtplätzen und zur Erbauung von Getreidespeichern dienen.

Zu den Bauausführungen, die zunächst in Frage kommen, ist auch die Errichtung von Silospeichern zur Aufnahme von 50000 Tonnen Getreide zu zählen. Die Gesamtkosten für den ersten Ausbau des Industrie- und Handelshafens sind mit 21000000 Mk. veranschlagt.

Handel und Industrie Königsbergs haben aber nicht allein das Bestreben, sich seewärts zu entwickeln, sondern sie werden sich auch die Vorteile der Binnenschiffahrt nach Möglichkeit zunutze machen müssen. Für die Binnenschiffahrt sind bisher besondere Anlagen in Königsberg nur in beschränktem Umfange geschaffen worden. Da jedoch die Fertigstellung des Masurischen Seenkanals in den nächsten Jahren zu erwarten ist, und da auch mit einer weiteren Entwicklung derBinnenschiffahrt gerechnet werden kann, muß ihr eine größere Bedeutung wie bisher geschenkt werden. Infolgedessen ist oberhalb der Stadt auf einem der Stadt gehörigen Gelände, innerhalh der Wiesenfront die Anlage des Osthafens mit einer Wassertiefe von 3,5 m geplant. Dieser Binnenschiffahrtshafen wird mit unserem Straßennetz auf das günstigste durch die verlängerte Kaiserstraße und die Altstädtische Holzwiesenstraße, sowie dem neu geplanten Verkehrszuge vom Sackheimer Tor nach dem Friedländer Tor verbunden und erhält seinen Anschluß an das Staatseisenbahnnetz durch die Industriebahn, welche den Süden der Neustadt durchziehen soll. Das westliche Ufer des Osthafens soll Handelszwecken und das östliche Ufer Industriezwecken dienen. Im Anschluß an diesen Hafen können die in der Nähe gelegenen Ländereien ohne Schwierigkeit Eisenbahnanschluß erhalten.

Das jetzige Stadtbild von Königsberg zeigt in seinem Grundriß auf den Lomsewiesen, an der Stelle, wo jetzt der Osthafen geplant ist, eine auffallende Lücke. Diese ist dadurch entstanden, daß einmal das Gelände wegen seines Baugrundes einer Erschließung für Wohnzwecke nicht besonders günstig ist, dann hauptsächlich wohl deswegen, weil es an einer guten, von Norden nach Süden führenden Verkehrsverbindung im Osten der Stadt gefehlt hat. Diese Lücke auszufüllen, muß mit eine Aufgabe der jetzigen Planung sein.

Die Lage dieses geplanten Hauptverkehrszuges ist durch die neue Ringstraße auf dem Festungsgelände der Ostfront, nördlich des Pregels, durch die Wallanlagen der Wiesenfront, sowie durch die Friedländer Wallstraße in großem Zuge gegeben. Dieser Straßenzug soll dazu dienstbar gemacht werden, daß der Sackheim mit dem neuen Hauptbahnhof sowie dem Industriegebiet auf den Haberberger Wiesen eine unmittelbare Verbindung unter Umgehung unseres stark überlasteten Stadt-Mittelpunktes erhält, ferner daß die Bevölkerung des Sackheims auf den Lomsewiesen und auf der Südfront günstigere Arbeitsbedingungen wie bisher finden soll. Weiter sollen unter Benutzung der geplanten Verkehrsstraße die Lomsewiesen und die Ostfront Anschluß an das Staatseisenbahnnetz erhalten, und schließlich soll die Königsberger Kleinbahn, welche jetzt die nördliche Wallstraße durchfährt, dort aber mit Rücksicht auf die Erschließung des städtischen Geländes möglichst bald beseitigt werden muß, über die im Zuge der geplanten Straße zu errichtenden Pregelbrücken unmittelbar nach dem neuen Hauptbahnhof und dem neuen Rangierbahnhof der Staatsbahn im Süden geführt werden. Es sind also vielseitige Interessen, welche zu einer Lösung drängen. Deshalb ist aber auch zu hoffen, daß dieser wichtige Verkehrszug in absehbarer Zeit zur Ausführung kommen wird.

Die Kleinbahn soll unter Beseitigung der Haltestellen Königstor und Volksgarten einen Bahnhof an der Ostfront zwischen dem Königstor und dem Sackheimer Tor erhalten und von hier aus so geführt werden, daß sie in der Königsallee beseitigt werden kann. Dieser Kleinbahnhof ist gleichzeitig als nördlicher Kopfbahnhof der normalspurigen Industriebahn gedacht. Von hier aus werden beide Bahnen, also die Kleinbahn und die normalspurige Industriebahn, als Dreischienenbahn nach Süden über den neuen Pregel, über die Wiesenfront und über den alten Pregel nach dem Friedländer Tor geführt, wo eine Haltestelle geplant ist, und wo die Bahn die Schönfließer Allee mit einer Brücke überschreitet. Von dieser hochliegenden Haltestelle aus senkt sich die Bahn zum Gelände der Südfront hinab, durchschneidet hier das zugehörige Industriegelände und erhält sowohl für die Kleinbahn, als auch für die Industriebahn ihren Übergabebahnhof unmittelbar östlich vom Verschiebebahnhof der Staatsbahn, während die Kleinbahn ihren Personenbahnhof östlich vom Hauptbahnhof an der Straßenunterführung nach Ponarth findet.

Durch den Handels- und Industriehafen und den Osthafen ist für diejenigen Handelszweige und Industrien ausreichend gesorgt, welche auf den unmittelbaren Wasseranschluß angewiesen sind. In Ergänzung dieser Anlagen muß noch weiter Industriegelände erschlossen werden, das unmittelbaren Wasseranschluß nicht erfordert, dafür aber möglichst preiswert ist und daher vor allen Dingen der kleineren Industrie und dem Gewerbe zu dienen hat. Dieses Kleinindustrieland muß unmittelbaren Eisenbahnanschluß erhalten und soll durch Gleisanlagen möglichst bequem an die Seeschiffahrt und Binnenschiffahrt angeschlossen sein. Hierzu eignet sich ganz besonders das Gelände der in der Südfront gelegenen Wiesen, welches von der geplanten Industriebahn durchzogen wird, und welches durch Straßen- und Anschlußgleise so aufgeteilt werden soll, daß Grundstücke von verschiedenen Tiefen entstehen, und so, daß jedes Grundstück mit der einen Seite an der Straße und mit der anderen Seite am Eisenbahnanschluß liegt.

Eine gedeihliche Entwicklung von Handel und Industrie bedingt weiter eine vorteilhafte Ansiedelung derjenigen Bevölkerung, die ihren Erwerb bei diesen Unternehmungen findet. Es muß vor allen Dingen Vorsorge getroffen werden, daß die Wege von der Wohnung nach der Arbeitsstätte möglichst kurz bemessen sind. Zurzeit sind die Ansiedelungsverhältnisse im Süden der Stadt auf dem Haberberg nicht günstig, denn dieser Stadtteil ist derartig dicht besiedelt, daß er weiteren Wohnbedürfnissen nicht gerecht werden kann. Es ist daher zu erwarten, daß mit der Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes, des Güterbahnhofes, des Handels- und Industriehafens und der weiteren Anlagen eine lebhafte Nachfrage nach Wohngelände im Süden eintreten wird.

Dem Handels- und Industriehafen zunächst liegt das Gelände am Nassen Garten, welches für die Ansiedelung der Bevölkerung, die im Hafen Arbeit sucht, zunächst besonders geeignet erscheint. Die Untergrund- und Besitzverhältnisse sind jedoch zum Teil recht ungünstig und werden wahrscheinlich die Erschließung wesentlich behindern. Infolgedessen kommen weiter südlich die Gelände südlich von der Berliner Straße und diejenigen von Ponarth, welche günstige Siedelungsverhältnisse bieten, in der nächsten Zukunft mehr in betracht. Es ist deshalb auch Wert darauf gelegt worden,



Abb. 2. Planausschnitt des Entwurfes von 1907 für Königsberg.

daß der Handels- und Industriehafen nicht nur mit dem Nassen Garten, sondern auch mit diesen Stadtteilen möglichst günstige Verbindungen erhält.

Für die Erweiterung der Stadt im Süden des Haberbergs stehen das Entfestigungsgelände der Südfront und die davor belegenen Wiesen zur Verfügung. Dieser Teil ist für die Schaffung besserer Siedelungen für größere Massen besonders gut geeignet, da er nahe an der Stadt liegt, gute und gesunde Untergrundverhältnisse besitzt und an das Verkehrsnetz der Stadt besonders zweckmäßig angeschlossen werden kann. Das ganze Gelände befindet sich mit wenigen Ausnahmen im Besitz der Stadt, und nachdem der Stadt vor kurzem auf besonderen Antrag auch hier das Enteignungsrecht zum Zwecke der Beschäftigung von Kriegsgefangenen verliehen worden ist, kann das ganze Gelände als im Besitze der Stadt befindlich betrachtet werden. Infolgedessen kommt ihm eine ganz besondere Bedeutung zu, und der Bebauungsplan für diesen Teil soll deshalb näher beschrieben werden. Vergleiche Tafel 4 — zum Vergleiche ist in Textbild 2 der betreffende Ausschnitt des Planentwurfes von 1907 beigefügt, in dem durchweg viergeschossige Bauweise vorgesehen war.

Das aufzuschließende Gelände hat eine Größe von 235,50 ha. Es setzt sich aus zwei einzelnen größeren Flächen zusammen. Die größere Fläche von 177,50 ha ist im Norden begrenzt von der Bahnhofswallstraße, dem Brandenburger Tor, von der Brandenburger Tor- und der Artilleriestraße, im Nordosten vom Alten Pregel ab Ölmagazin bis zur ehemaligen Stadtgrenze mit dem Gutsbezirk Mühlenhof, im Westen von der Aweider Allee, im Süden vom Schlacht- und Viehhof und im Osten von den Gleisen der im Bau begriffenen neuen Ostbahnstrecke. Die kleinere Fläche von 58 ha liegt zwischen der alten und der neuen Gleisanlage der Ostbahn. Das Gebiet besteht im wesentlichen aus tiefgelegenen Wiesen und Äckern, die das Vorgelände zu den Festungsanlagen entlang der Artilleriestraße bilden. Es ist durchsetzt von vielen Wasserflächen. Der Baugrund ist innerhalb der großen Fläche fast überall gut, innerhalb der kleinen Fläche finden sich teilweise Wiesenmoorflächen von nur geringer Tiefe vor.

Der Bebauungsplan beabsichtigt, dieses Gelände in die Stadt organisch einzufügen. Es ist dazu bestimmt, Ansiedelungsmöglichkeit für eine Reihe von Industrien und Kleingewerben und der dort beschäftigten Bevölkerung Wohngelegenheit und Erholungsmöglichkeit zu geben. Gleichzeitig soll es der auf dem Haberberg außerordentlich dicht angesiedelten Bevölkerung die gewünschte Gelegenheit zu ihrer Ausdehnung nach Süden bieten. Zur Ansiedelung von Industrie ist das Gelände im Süden durch die Industrie- und Kleinbahn aufgeschlossen, die den einzelnen Betrieben den Anschluß an die großen Verkehrsstraßen der Wasser- und Schienenwege ermöglicht. Durch geeignete Anlage der Verkehrs- und Wohnstraßen und der damit verbundenen Aufteilung sind die Grundbedingungen für die Ansiedelung geschaffen. Die Erhaltung und Erschließung der vorhandenen Naturschönheiten auf den bleibenden Festungsanlagen gibt Gelegenheit zur Erholung in der Natur. Die nötigen öffentlichen Gebäude, wie Bildungsanstalten, Kirche usw., sind um eine große, monumentale Nord-Süd-Achse angeordnet, die dem gesamten Gebiete einen geistigen Mittelpunkt und damit ein architektonisches Rückgrat verleiht.

Absicht der Planung war es ferner, die Stadterweiterung derart anzulegen, daß auch späteren Geschlechtern die Gestalt der jetzigen Stadtbefestigung zum Teil erhalten bleibt; dies soll erreicht werden durch Erhaltung eines Teiles der Befestigungsanlagen des Kavaliers-Haberbergs und der hauptsächlichen Wasserflächen, sowie durch Erhaltung der Ravelins in ihren Grundformen, hier jedoch unter Anpassung an die Zwecke der Wohngeländeerschließung.

Der Entwurf hat die durch Vertrag vom 15. Februar 1912 festgelegten Eisenbahnanlagen übernommen und hat die Führung der Verkehrswege daraufhin angepaßt. Die als Dreischienenbahn geplante Industrie- und Kleinbahn stellt für die Kleinbahn den Anschluß vom Königstor nach der Staatsbahn im Süden der Stadt dar und gibt der Südfront, den Lomsewiesen und der Ostfront durch die normalspurige Industriebahn den unmittelbaren Anschluß an das Staatsbahnnetz. Für die Kleinbahn ist ein Personenbahnhof an der geplanten Ponarther Unterführung in der Nähe des Hauptbahnhofes vorgesehen. Für die Industrie- und Kleinbahn ist entlang ihrer Hauptlinienführung ein beiderseits je 15 m breiter Streifen frei gelassen, der Erweiterungszwecken vorbehalten bleiben soll. Da eine Erweiterung aber in nächster Zeit wohl nicht zu erwarten ist, können die Flächen einstweilen als Lagerplätze mitverwendet werden. Das Industriegelände ist so aufgeteilt, daß größere und kleinere Grundstücke entstehen, und daß diese stets mit ihrer einen Seite an der Straße und mit ihrer anderen Seite an der Bahn liegen.

Für die Anlage der Hauptverkehrsstraßen kommt die Verbindung folgender Punkte in Frage:

Brandenburger Tor, Kronenstraße,
Viehmarkt, Friedländer Pregelbrücke,

untereinander und je zu der Speichersdorfer und der Ponarther Unterführung. Die übrigen Straßen können als Wohn- und Industriestraßen je nach ihrer Lage in den Wohn- oder Industrievierteln angesprochen werden. Die Verkehrsstraßen einerseits und die Wohn- und Industriestraßen andererseits sind klar von einander getrennt, was sich hauptsächlich in der Linienführung und den straßenmäßigen Einteilungen ausdrückt. Die Anlage von Straßenbahnen ist in sämtlichen aufgeführten Verkehrsstraßen möglich.

Ein Blick auf einen Königsberger Stadtplan zeigt, daß die ausgebauten südlichen Stadtteile, so besonders der Haberberg, in bezug auf Freiflächen nicht günstig dastehen. Es bietet sich nun die Gelegenheit, Freiflächen in größerem Umfange vorzusehen. Die Erhaltung eines Teiles der Befestigung und der ihnen vorgelagerten Wasserflächen, sowie deren Umgestaltung zu Spielplätzen läßt bereits Freiflächen größeren Umfanges entstehen. Dann sind die vorhandenen Wasserflächen, soweit sie infolge zu tiefer Sohle für Bauzwecke nicht in Frage kommen, im Plane einheitlich zusammengefaßt und zur Verschönerung des Stadtbildes verwandt worden. Der vorhandene Spielplatz an der Aweider Allee ist vergrößert, ein neuer großer Spielplatz an der Ponarther Straße geschaffen. Die Gesamtgröße der vorgesehenen Freiflächen beträgt 30,33 ha.

Das zu Gewerbe- und Wohnzwecken zu verwertende Gelände ist im wesentlichen so aufgeteilt, daß die Gelände entlang der Industriebahn wegen der dort vorhandenen Gleisanschlußmöglichkeiten den Industrievierteln zugewiesen sind, und die Aufteilung ist derart erfolgt, daß sowohl größere wie kleinere Betriebe angesiedelt werden können. Die durch die Industrieviertel führenden Hauptstraßen sind von Wohngebäuden eingefaßt, um so das Industrieland zu billigem Preise abgeben zu können.

Die der Stadt näher liegenden Teile kommen durchweg für Wohnzwecke in Frage. Die Baublöcke sind je nach den Vorschriften der Bauzonenordnung gestaltet, und zwar derart, daß sie ohne Anlage von Seitenflügeln und Quergebäuden wirtschaftlich ausgenutzt werden können, aber doch ein gesundes Wohnen ermöglichen. Durch hintere Baulinien ist für die Durchführung dieser Absicht des Bebauungsplanes gesorgt. Da entlang den Verkehrsstraßen Läden und Betriebe entstehen, die Hintergebäude, wie Lager, kleine Werkstätten, Wagenhäuser usw., in dieser Stadtgegend gebrauchen, ist an diesen Straßen teilweise eine tiefere Blockbildung entworfen, die auf diese Bedürfnisse Rücksicht nimmt. Um aber doch ein gesundes Wohnen zu gewährleisten, sind hier zwei hintere Baulinien gedacht, die hintere Baulinie, die als äußerste Grenze für Gebäude überhaupt anzusehen ist, und die hintere Baulinie für Wohngebäude, auf der zwischen beiden liegenden Flächen können dann die wirtschaftlich notwendigen Nebengebäude errichtet werden. Die Baublöcke haben zur Erzielung einer einwandfreien Beleuchtung und Belüftung nach Möglichkeit Nord-Südlage erhalten.

In der größeren östlich von der neuen Ostbahn liegenden Fläche mit einer Gesamtgröße von 177,50 ha ergeben sich



Abb. 3.

104,48 ha Nettobauland. Der Entfestigungsvertrag weist dem militärisch zu übereignenden Gelände von 103,05 ha die viergeschossige Bauzone II zu; dem würden bei 64,8 % Gesamtausnutzung 66,8 ha Nettobaulandflächen der Zone II entsprechen. Zugewiesen sind der Bauzone II jedoch 40 ha, eine Fläche, deren Größe durch die umfangreichen tiefen Wasserflächen und die geplanten Grünanlagen ausreichend begründet ist. 3,5 ha der Zone II sind öffentlichen Gebäuden vorbehalten. An den übrigen Hauptverkehrsstraßen ist die Bauzone IVa $3^1/_2$ Geschosse bei $^4/_{10}$ Bodenausnutzung mit 9,76 ha Bauland, im übrigen die Bauzone Va mit $2^1/_2$ Geschossen bei $^4/_{10}$ Bodenausnutzung mit 18,6 ha Bauland vorgesehen. Im ganzen hat die Fläche also 66,35 ha Bauland für Wohnzwecke. Dazu kommen noch 38,13 ha Industrieland. In der kleineren, zwischen der alten und neuen Ostbahn gelegenen Fläche mit einer Gesamtgröße von 58,0 ha sind 4,88 ha Bauland für Wohnzwecke und 43,31 ha Industrieland enthalten. Von dem 235,50 ha umfassenden Gebiet sind zugewiesen 71,23 ha = 30,25 % dem Bauland für Wohnzwecke, 81,44 ha = 34,57 % dem Bauland für Industriezwecke, zusammen also 64,82 % für Bauzwecke. Für Grünflächen sind 30,35 ha = 12,88 % und für Straßenflächen 52,50 ha = 22,30 % zurückbehalten.

Die Pläne für den Ausbau der Südstadt stammen von Herrn Stadtbaurat Kutschke, dem für die Hafenplanung der Regierungsbaumeister Thran und für die Bebauungspläne der Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Former zur Seite standen.

VORSCHLÄGE ZUR VERBESSERUNG DER GROSS-STÄDTISCHEN MIETSKASERNE.*)

Von Regierungsbaumeister WEIKERT in Görlitz.

In zwei Jahrzehnten sind unsere Großstädte rasend emporgewachsen, dem Künstler und Gesetzgeber zu schnell, nicht so dem Unternehmer. Nach dem Vorbilde der Mietskaserne wurden die Straßen bebaut, die Plätze umsäumt; die Bauordnung für Berlin von 1897 fiel rechtzeitig der schlimmsten Ausbeutung in die Flanke, befahl große Höfe, mäßigte die Gebäudehöhen. Für die künstlerische Entwicklung konnte sie nichts tun. Das Schöne und Angenehme im Leben mußte dem Erwerbssinn, der Terminhetze, dem Mietsgewinn weichen. Gipsstuckfassaden schoben sich zusammenhanglos vor gleichen Höfen mit sonnenlosen Wohnungen. Und doch gilt noch das Wort eines Fremden: „Kunst heißt, das schön zu machen, was gemacht werden muß", und ebenso das eines Landsmannes: „Wir Deutschen bauten schöne Straßen auf Kosten unserer Wohnungen." Die Zeit schreitet vorwärts, und auf die Zukunft muß sich Künstler und Behörde einmütig vorbereiten.

Das Innere Berlins, bis zur Ringbahn gerechnet, ist längst noch nicht ausgebaut. Auch im Innern fällt außerdem so manches alte Haus und macht Neubauten Platz. Als fast alleiniger Bautypus, vom vornehmen Tiergartenviertel abgesehen, herrscht die bis 22 m hohe fünfgeschossige Mietskaserne. Der Vorschlag, große Blöcke mit hoher Randbebauung und innerem Fluchtbau mit Gärten an Stelle zweckloser Verkehrsstraßen drängte zur Verwirklichung, die mittelalterliche Festungs- und Mietshausstadt wird zur Stadt der Zukunft, welche sich in dieser Weise endlos und doch zweckvoll und Gesundheit spendend nach allen Seiten ausdehnen kann. Aber auch diese Anlagen entbehren der Mietskaserne in der Randbebauung nicht, und ebenso kann es im innern Berlin nicht mehr verschwinden. Deshalb ist es von Wert, seiner Fortbildung und ihrem künstlerischen Ausbau die Aufmerksamkeit zu schenken.

Man wird staunen**) zu hören, daß Berlin 68% unbebautes Land an Parken, Plätzen, Straßen, Höfen besitzt, und muß wissen, daß das Bauland bis zu 7/10 bebaut werden darf, so daß jene oben erwähnte Bemerkung von den schönen Straßen durchaus recht hat. Wenn Berlin einmal ganz ausgebaut ist, wird es immer noch 63,72 unbebaute Flächen besitzen. Betrachtet man einen normal geschnittenen Baublock (Abb. a, Tafel 7) aus dem Westen Berlins, so sieht man, wie ein Hof mit dem anderen sich zu verbinden sucht. Die Grundstücke sind 21 m breit, dann erlauben sie einen Seitenflügel und ein Quergebäude, und 26 m breit, dann erlauben sie zwei Seitenflügel und kein Quergebäude, das sind Typen. Die Höfe grenzen aneinander, ihre Flächen sind also durchaus nicht klein. Bei der in Abb. a angenommenen Vorlage werden trotzdem die schrägschraffierten Teile keine Querlüftung, die kreuzschraffierten Wohnteile keine Sonne und keine Querlüftung erhalten. Mit Recht hat man aber die Querlüftung als unbedingte Forderung für eine gute Wohnung aufgestellt.

Es ist nun nicht unmöglich, auch im Mietshause diese zu erreichen, ja sogar bei dem hohen Sonnenstand von 70° im Sommer fast jeder Wohnung wenigstens einen Sonnenplatz zu sichern. Verlangt man nämlich einen hinteren Bauwich in der Mindestentfernung von 1,50 m wie in Abb. b für alle Seitenflügel und Quergebäude, so wird die Bebauung des Blocks gelockert und ein „Lichtgang" durchgeführt und an den Seitenflügeln vorübergeführt, der besser wie der bisher gestattete Lichthof den Nebenräumen der Wohnungen Licht und Luft zuführt. Noch auf andere Art wäre das bei Quergebäuden zu erreichen, wenn man wie in Abb. c diesen Lichtgang nicht an die hintere, sondern die seitliche Nachbargrenze legt.

Diese Streifen sollen nun durchaus nicht baulich unausgenutzt bleiben, sondern durch offene Austritte oder Hallen mit 1/2 Stein starken Grenzmauern in ausreichendem Abstande von einander überbaut werden. Es dürfte sich dabei außerdem architektonisch ein neues, wertvolles Hofmotiv als Durchblick ergeben und vielleicht zu freiwilliger Vergrößerung des Bauwiches führen. Bei günstiger Lage dieses Lichtganges wird er die volle Sonne erhalten, Pflanzenwuchs gestatten und die Wohnung mit dem Freien verbinden. Gegenüber den in den Baupolizeilichen Mitteilungen 1915, Heft 5, vom Hamburger Senat weiter gestatteten Hamburger Etagenhaus mit Mittelflügel und seitlichen Schlitzhöfen gewährt die Berliner Bebauung mit dem vorgeschlagenen Lichtgang den Vorzug, daß alle Wohnräume unmittelbar am großen Hofe liegen, daß trotzdem die Höfe zusammenhängende Lufträume bilden und kahle Giebel an den Hinterfronten vermieden werden.

Abb. d, Tafel 8 zeigt einen typischen Mietshausgrundriß für mittlere Wohnungen in Groß-Berlin. Zu dem Berliner Zimmer mit dem vorgelagerten Balkon ist zu bemerken, daß dessen Belichtung und Raumwirkung eine durchaus angenehme ist, wie überhaupt viele dieser Grundrißfindigkeiten des Unternehmertums manche Vorteile gebracht haben. Querlüftung wäre schon gewährleistet, wenn man den hinteren Wohnungen nach zwei zueinander im rechten Winkel stehenden Seiten Öffnungen ins Freie geben könnte. Nun ist es zulässig, einen Lichthof anzuordnen in Größe von 10 qm und mehr, welcher oft verwandt worden ist, da er die Fronten von den Nebenräumen entlastet. Ausgeschlossen ist aber, daß dieser Lichthof eine genügende Frischluftzuführung bewirkt, denn der verlangte Luftkanal von 30 cm

---

*) Zur Anregung weiterer Erörterungen über diese Vorschläge hat die Schriftleitung gern deren Abdruck zugegeben, ohne sie sich jedoch selbst damit zu eigen machen zu wollen.

**) Rund 64% Freiflächen ständen demnach im fertigen Berlin rund 36% bebauter Flächen gegenüber bei fünfgeschossiger Unterbauung, also 64 qm auf 5 · 36 = 180 qm Wohnflächen; bei einer viergeschossigen Überbauung könnten bei derselben Zahl von Wohngeschossen nur noch 55% Freiflächen gegenüber 45% bebauter Fläche geblieben sein, und bei dreigeschossiger Überbauung 40% gegenüber 60%. Damit soll nun nicht gesagt sein, daß Berlin mit 40% Freiflächen genug gehabt hätte — schon die vorhandenen Wasserflächen nehmen einen wesentlichen Teil davon in Anspruch — aber doch bewiesen werden, daß die große Freigebigkeit mit Freiflächen eine wesentliche Ursache für die Zusammendrängung der Bevölkerung in aufeinander getürmten Mietswohnungen bildet.

ist dazu zu gering, eine Lüftung nur zu erreichen, wenn eine offene Gangverbindung mit dem Wohnhof bestände.

In Abb. e ist gezeigt, wie ein weit größerer Gewinn auch in Hinsicht auf Grundrißbildung der Hinterwohnungen eintritt, wenn die z. B. erwähnte hintere Bauflucht eingehalten wird. Ein Raumstreifen wird entstehen, der die Gartenhöfe verbindet, das Quergebäude am Nachbarhof teilnehmen läßt, jedenfalls immer besser als der enge Lichthof, auch wenn einmal ein Nachbargebäude unmittelbar gegenüberliegt; der 26 m hohe, ungeputzte Giebel wird fortfallen, das sich zur Traufe senkende Dach Licht und Sonne weit mehr zulassen. Man muß einmal gesehen haben, wie Anwohner sich bemühen, sich durch einen solchen Giebel Licht und Luft vom Nachbar zu verschaffen, mit einem gewissen Gerechtigkeitsgefühl; denn das Mittelalter kannte diese Beschränkung nicht. Abb. e zeigt weiter, daß nunmehr die hinteren Wohnungsgrundrisse andere Formen annehmen können, die Flure anstatt einer langen Röhre eine gute Raumgröße bilden, auch durch hohe seitliche Beleuchtung einen angenehmen Aufenthaltsort geben.

Allzu groß, diesen hinteren Raumstreifen, der zur Hälfte als Hof berechnet werden könnte, zu gewinnen, ohne die Wirtschaftlichkeit der Bebauung zu beeinträchtigen, sind die Schwierigkeiten nicht; besonders bei den Seitenflügeln ist es wenig Hofraum, der zum Teil noch überbaut wird. Beachtet man weiter, daß so viele Straßen zwecklos breit sind, so wird eine spätere Zeit doch wohl die Bauflucht wieder nach vorn setzen zugunsten der Hofbauten.

Eine andere Frage ist die: Wie kann Gartenhaus und Wohnhof besser gestaltet werden, daß er sich einigermaßen einem Kunstgebilde nähern kann? Ihm fehlt eine Raumbewegung: Hallen, Tiefen, Höhenwechsel. Rechnerisch entstanden, kann er diese Herkunft nicht verleugnen. Bei größeren Grundstücken, Hofgemeinschaften, wie sie Geßner in Charlottenburg bebauen konnte, ist die Bewegungsfreiheit größer, ebenso bei den Beamtenwohnungsvereinen, die meist das Grundstück nicht ausnutzen. Ich spreche hier für den tausendfach sich wiederholenden Normalhof bei ganz ausgenutztem Grundstück. Eine Raumidee ist, wie Ostendorf sagt, gar nicht zu fassen; der Raum ist eben da wie der Raum der Straße.

Eine große Hilfe und Verbesserung wäre schon, wenn man mit der Erlaubnis des Balkon- und Hallenbaues an Höfen freigebiger wäre, als es die heutige Bauordnung ist. Warum nicht einen an der ganzen Wohnung fortlaufenden Balkon oder Hallenbau gestatten, so die ganze Wohnung mit dem Freien verbinden, wie es die alten Renaissancehöfe auch taten, wobei noch für das oberste Stockwerk sich ein ganzer Freilichtgarten ergeben würde. Und wenn dies nur für die eine Hoffront gewährt wird, etwa mit der Gegenleistung, daß für zusammenhängende Balkone die halbe Breite der Überbauung, etwa ein Streifen von 0,50 m, nicht berechnet wird, so glaube ich, daß kein Hof mehr ohne die Wahrnehmung dieses Vorteils auch für tiefere Hallen oder Lauben entstände. Ein anderer Gewinn ist aber der, daß der Hof Tiefen erhält in Größenverhältnissen, die zu einer schönen Ausgestaltung ermutigen. Abb. f und g zeigen für einen Normalgrundriß eine derartige Bebauung.

Eine andere längerer Erwägung zu überlassende Frage ist nun die, ob es richtig ist, Vorder- und Hinterhaus in gleicher Geschoßhöhe zu belassen. Beim Erlaß der Bauordnung hatte man angenommen, daß die Hinterhäuser von weniger Bemittelten würden bewohnt werden. Das ist aber nicht der Fall gewesen, denn der Unternehmer sucht immer gleich hohe, gleich vornehme und gleich teuere Wohnungen herauszubekommen und hat das auch erreicht. Ich will diese nun einmal durchgeführte Gepflogenheit nicht bekämpfen, aber einen Nutzen daraus ziehen für die Bauhöhen. Man gebe die Durchschnittshöhenberechnung, die diese komisch ausgeschnittenen Höfe hervorruft, auf, gewähre stets die Höhe von 18,00 m für ein Mindesthofmaß; will dann jemand höher bauen, so muß er die Kubikmeterzahl Mehrbebauung durch 18 dividieren und die gefundene Zahl als Hoffläche dafür unbebaut lassen. Dadurch würde erreicht, daß man wirtschaftlicher mit den Geschoßhöhen umgehen wird, ferner Baukosten und Verzinsung ermäßigt und günstiger belichtete und geformte Höfe erlangt.

Der Berliner Gartenhof kann so eine etwas künstlerische Form erlangen, vielleicht auch zu einer charaktervollen Erscheinung sich auswachsen. Die vielen Hofbildungen der Renaissance, des Barocks und Mittelalters beweisen, daß sowohl bei größter Weiträumigkeit wie auch größter Engräumigkeit sich Formen bleibender Schönheit gewinnen lassen.

Diese Vorschläge sind alle in ihrer Ausführung möglich, und die Wirtschaftlichkeit der Bodengesellschaften wäre in keiner Weise bedroht oder in Frage gestellt. Die Bauform des Berliner Mietshauses ist da, tausendfach in der Provinz nachgeahmt; man muß aus dieser Hausform einen gesundheitlich und künstlerisch schönen Bau formen, da er bestimmt ist, noch Hunderte von Jahren Menschengeschlechter in sich aufzunehmen.

DE BOUWVERORDENING EN HET WONINGVRAAGSTUK von D. E. WENTINK. UTRECHT (OOSTHOEK), 1915, 192 und VIII S. 8°.

Besprochen von Professor Dr. RUD. EBERSTADT, Berlin.

Nicht viele Länder bieten für den Städtebau in Geschichte und Gegenwart so viel des Lehrreichen wie das Königreich der Niederlande. Aus der Fülle des Stoffes, den die ältere und neuere Entwicklung umfaßt, bringt das Wentinksche Buch eine reiche Auslese. Einen besonderen Wert empfängt die Arbeit dadurch, daß Wentink sich nicht damit begnügt, lediglich Forderungen aufzustellen und neue Eingriffe zu verlangen; neben ausführlicher Behandlung der Einzelfragen des Bauordnungswesens erörtert Verfasser vielmehr nicht minder die allgemeinen Gesichtspunkte und stellt hier Grundsätze auf, die in hervorragender Weise die Aufmerksamkeit des Städtebauers und des Bodenpolitikers verdienen.

Verfasser nimmt seinen Ausgangspunkt von dem gemein-

nützigen Wohnungsbau. Die gemeinnützige Bautätigkeit bildet in den Niederlanden das volkstümlichste und beliebteste Mittel der Wohnungsreform. Indes gerade in dieser Volkstümlichkeit erblickt Wentink eine große Gefahr, indem bei den der Wohnungsreform günstigen Kreisen der Glaube genährt wird, als ob durch jene Maßnahmen die Wohnungsbesserung an sich erreicht werden könne. Dies erklärt Verfasser für einen Irrtum. Die gemeinnützige Bautätigkeit bekämpft nur die Folgeerscheinungen eines sozialen Übels, während indessen die Grundursachen unverändert bestehen bleiben. Der Aufwand an Kapital, Arbeit und Betätigung erzielt scheinbar einen großen Erfolg; soll aber eine allgemeine, dauernde Besserung des Wohnungswesens herbeigeführt werden, so bedarf es vor allem und an erster Stelle einer Richtiggestaltung der Grundlagen der städtischen Bodenentwicklung (S. 3 u. 128). Es ist für deutsche Verhältnisse gut, daß diese Anschauungen auch einmal von einem Ausländer ausgesprochen und daß sie von einem Fachmann vorgebracht werden, dessen Stellung und Tätigkeit — Wentink ist staatlicher Wohnungsinspektor — den Verdacht der Unterschätzung des gemeinnützigen Wohnungsbaues nicht aufkommen läßt.

Hinsichtlich der Praxis des Städtebaues verlangt Verfasser, daß die vorbeugende Regelung der Bodenausnutzung das Grundgesetz der städtischen Bodenentwicklung bilden solle. Verfasser will hierbei allgemein zwischen den bebauten Stadtteilen und der Stadterweiterung unterscheiden, und zwar sollen hier nicht nur Unterschiede des Grades und der Prozente der Ausnutzung gelten, sondern das Gebiet der Stadtausbreitung verlangt eine selbständige Behandlung. Beschränkung der Bodenausnutzung ist hier ein Gebot der Selbsterhaltung (S. 138). In treffenden Darlegungen, die durch zahlreiche Abbildungen erläutert werden, schildert Verfasser die neuere Entwicklung des Wohnungsbaues und das Eindringen der Stockwerkshäufung in den Niederlanden, die trotz reichlichen Baugeländes die Bevölkerung in die Mietskaserne überzuleiten sucht. Die neueren sogenannten Verbesserungen der Mietskaserne können hier nur Äußerlichkeiten treffen, während die Mißstände selber unvermindert bleiben (S. 47).

Für die verschiedenen Bauformen — Stockwerksanhäufung bzw. Flachbau — soll die Bauordnung grundsätzlich verschiedene Anforderungen aufstellen. Nicht durch sogenannte Erleichterungen und Abstufungen, sondern durch selbständige, der Bauart angemessene Vorschriften müssen die einzelnen Bautypen geregelt werden. Hinsichtlich des Bauabstandes und der Gebäudehöhe hält Verfasser die Anwendung des bekannten Grundsatzes des „Lichteinfallswinkels" in der Altstadt und Innenstadt für ausreichend, in der Stadterweiterung dagegen für ungenügend (S. 106, 133). Die rückwärtige Freifläche der Wohngebäude, die Verfasser für ebenso wichtig hält, als den Luftraum an der Straße, sollte nicht nach absoluten Maßen und auch nicht nach dem Verhältnis zu der Gebäudehöhe, sondern gemäß der Anzahl der Geschosse bestimmt werden, so daß die Freifläche mit der Anzahl der Wohnungen, ohne Rücksicht auf die Höhenabmessung des Gebäudes, automatisch zunimmt.

Während der Wohnungsbau unmittelbar durch die Bauordnung geregelt wird, soll diese selbst wieder auf der Grundlage des Bebauungsplanes beruhen. Verfasser veröffentlicht den bemerkenswerten Entwurf eines Bebauungsplanes, für dessen einzelne Straßen die zulässige bauliche Ausnutzung und Geschoßhöhe durch örtliche Bauordnung bestimmt werden (S. 36). Im Anschluß an die Darlegungen von Professor Valckenier-Kips wendet sich Verfasser gegen diejenige Form der Bodenspekulation, deren Gewinne sich nicht aus der Stadterweiterung an sich, sondern ausschließlich aus der Anwendung des Systems der Stockwerkshäufung und der darauf beruhenden Auftreibung des Bodenpreises ergeben (S. 135). In der Erörterung über den Zusammenhang zwischen Bebauungsplan, Straßenbau und Bodenpreis wäre bei Wentink mit Rücksicht auf die immer von neuem hervortretenden Mißverständnisse vielleicht eine etwas ausführlichere Behandlung erwünscht gewesen. Die nützliche und notwendige spekulative Unternehmung, die der Marktversorgung dient, ist, wie Wentink richtig hervorhebt, genau zu scheiden von der Auftreibung der Bodenwerte, die lediglich auf den Gewinn aus der vielstöckigen Bauweise rechnet. Es ist indes weiter darauf hinzuweisen, daß die spekulative Unternehmung gerade bei dem Flachbau am besten gedeiht; dies zeigt sich an dem Bodengeschäft in England, wo die gesamte Bodenentwicklung von der Aufstellung des Bebauungsplanes und der Bodenerschließung bis zum Häuserbau in den Händen der Spekulation liegt. Die unternehmermäßige Tätigkeit wird durch nichts so sehr gehindert und herabgedrückt wie durch die Auftreibung des Bodenpreises und die daran anschließenden Mißstände. Durch eine Bessergestaltung des Städtebaues würde somit die spekulative Unternehmung nicht nur nicht geschädigt, sondern zu einem solideren und einträglicheren Geschäftsgang gelangen. Ferner ist die Bedeutung des Straßenbaues als einer der grundlegenden Faktoren für die Preisbildung der Bodenwerte und die Gestaltung der Bauweise in zutreffender Weise zu berücksichtigen. Verfasser erwähnt S. 48 Anm. 1 den Einfluß des Straßensystems; mit Rücksicht auf den Leserkreis wäre vielleicht ein genauerer Hinweis nützlich gewesen.

In den Einzelheiten der Behandlung des Bauordnungswesens zeigt Verfasser — von Beruf Architekt — überall den erfahrenen Praktiker. Während Wentink im sozialen und wirtschaftlichen Interesse eine Ausgestaltung der Bauordnungen befürwortet, warnt er doch vor der Überspannung baupolizeilicher Regelung und zeigt im einzelnen (so S. 188), wie die Übertreibung baupolizeilicher Ansprüche zu Unzuträglichkeiten führt. Die vom Verfasser mitgeteilten eigenen Entwürfe zu Kleinwohnungsbauten werden den deutschen Fachgenossen manche Anregung bieten. Das gehaltvolle Buch sei der Benutzung der Fachkreise angelegentlichst empfohlen.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

GROSSTADT UND STÄDTEBAU. Eine Studie von Walter Mackowsky, Königlicher Baurat in Leipzig. Sonderdruck des „Profanbaus". Verlag J. J. Arnd in Leipzig. Mit 8 Schaubildern städtebaulicher Entwürfe von dem im Kriege gefallenen Architekten Blaum, bzw. vom Stadtbauamtmann Arlt in Dresden, ferner 6 photographischen Aufnahmen neuerer Straßenbilder von Professor Theodor Fischer, Stadt-

baurat Hans Heckner, Professor Peter Behrens und Hermann Muthesius, sowie 12 desgleichen älterer aus Dresden, Italien, Paris usw. und 4 Lageplänen von Städten des Altertums.

Verfasser sucht darzulegen, daß die früher so hochentwickelte Städtebaukunst nicht nur aus sich selbst heraus entstanden ist, sondern immer von einer verantwortlichen Stelle beeinflußt und mit zielbewußter Absicht gefördert wurde. Er schließt daraus, daß ähnliche Wege auch in Zukunft eingeschlagen werden müssen, um zu einer größeren Einheit des Städtebildes zu kommen. Die dazu vom Stadtbaurat Dr.-Ing. Heckner in Aschersleben in seiner Schrift „Die Baufluchtlinie im Straßenraum und die preußische Gesetzgebung" (Berlin, Zirkel-Verlag) gemachten Vorschläge werden bei dieser Gelegenheit entsprechend gewürdigt.

IST AUCH DAS BAUENDE DEUTSCHLAND GERÜSTET? Von Dr.-Ing. Werner Scheibe, Regierungsbaumeister, Oberlehrer an der Staatlichen Baugewerkschule, Dozent beim Staatlichen Technischen Vorlesungswesen in Hamburg (zurzeit im Felde). Leipzig, Verlag von Oskar Leiner, 1915.

Mit einem Vorwort von Paul Klopfer (Weimar), der noch einmal die Forderung des Verfessers unterstreicht, die Geschmackskunde als Unterrichtsfach in jeder Schule des gesamten Deutschen Reiches einzuführen. Wie der Verfasser dieses begründet, gibt zu mancherlei Nachdenken Anregung.

AUFGABEN DES ZWECKVERBANDES. Von Professor E. Giese, Verkehrstechnischem Oberbeamten des Verbandes Groß-Berlin. Ein lesenswerter Aufsatz der Vossischen Zeitung vom 1. Januar (Zweite Beilage), der so recht den Jammer der kommunalen Zersplitterung Groß-Berlins erkennen läßt.

DIE BEDEUTUNG DES LAHNTALES in städtebaulicher Beziehung. Mit Reiseskizzen von Stadtbaumeister Haase, Altona. Leipzig, Verlag von J. Leineweber 1915. Preis 1 Mk.

Schließt auf 25 Textseiten die Lagepläne von Gießen, Wetzlar, Weilburg und Limburg und acht flott gezeichnete Städtebilder des daran so reichen Lahntales ein. Der Verfasser erweist sich als ein guter Beobachter, von dem man sich gerne führen läßt. T. G.



BEDEUTSAME ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE ZUR BAUORDNUNG IN MÜNCHEN. Ein Entwurf und Erläuterungsbericht über Änderungen und Neufassungen baupolizeilicher Vorschriften betrifft die Vollzugsvorschriften zur Münchener Bauordnung von 1880 und 1896 und die Münchener Staffelbauordnung von 1904. Die Änderung der Vollzugsvorschriften ist geboten durch die Entwicklung der Bauordnung, da seit Erlaß der Staffelbauordnung und seit der Regelung einer Anzahl von Sachen in gesonderten Vorschriften von den alten Vollzugsvorschriften so gut wie nichts mehr übriggeblieben ist. Die Angriffe auf einzelne Paragraphen der Staffelbauordnung sind ebenso alt wie bekannt, so daß auch hier zeitgemäße Änderungen im Sinne der beteiligten Baukreise wünschenswert erscheinen. Besonders ist § 19 mit seiner Beschränkung der Dachausnützung die „Achillesferse" dieser Bauordnung geworden. Die Angriffe auf diesen Punkt in den Baukreisen, in der Presse und schließlich auch im Gemeindekollegium sind kaum zu zählen. Vom Magistrat wurde dann auch angeregt, ob nicht überhaupt Änderungen an der Staffelbauordnung angezeigt wären, und ob z. B. nicht zur besseren Besonnung und Belichtung der nördlichen Häuserfluchten in West-Ost-Straßen den südlichen Fluchten eine entsprechend niedrigere Baustaffel vorgeschrieben werden soll.

Was die Änderungen der Staffelbauordnung anbelangt, so ist nunmehr in dem Entwurf die tatsächliche Aufhebung des § 19 enthalten. Abs. 1 und 2 sollen aufgehoben und nur Abs. 3 erhalten werden, der die Dachausnützung über den dritten Stock von Rückgebäuden verbietet. Während bisher ein gewisses Flächenmaß des Dachgeschosses zu Wohnzwecken verwendet werden durfte, was das endlose Markten um die Größe dieser Fläche und den Widersinn zur Folge hatte, daß das halbe Dachgeschoß gesundheitlich unbedenklich, die andere Hälfte gesundheitswidrig sei, dreht der Entwurf das Verhältnis um und sagt: Was nach Befriedigung aller für vorschriftsmäßige Wohnungen notwendigen Raumbedürfnisse im Dachgeschoß übrigbleibt, darf zu Wohnzwecken ausgebaut werden. Trockenspeicher und Parteienspeicher dürfen in Kehlgebälk untergebracht werden, soweit diese Räume auf 1,50 m Höhe senkrechte Wände erhalten können.

Im Zusammenhang mit dieser Änderung steht eine andere. Es wird nämlich vorgeschlagen, die Hauptgesimshöhen der Staffelbauordnung um zwei bis drei Meter zu kürzen. Die Höhenmaße wurden s. Z. reichlich gewählt, um einen Spielraum zu lassen und durch die verschiedenen Haushöhen, die sich durch die verschiedene Wahl der Geschoßhöhe ergaben, das Straßenbild abwechselungsreich zu gestalten, ein Ziel, dessen künstlerische Berechtigung heute kaum mehr zu halten ist. Der Spielraum wurde durch findige Bauleute bald mißbräuchlich ausgenutzt durch Heraushebung der Keller zu Sockelgeschossen und überhaupt durch eine Gestaltung der Geschosse, die einer Überschreitung der staffelmäßigen Geschoßzahl gleichkam. Durch Ermäßigung der Höhen wurde das Kellergeschoß in die gehörige Stelle hinabgedrückt und die übrigen Geschosse samt Dachgeschoß in ihren Grenzen gehalten, wodurch die Verdichtung der Bebauung und Bewohnung, die von der Aufhebung des § 19 befürchtet werden könnte, wettgemacht würde.

Gewissenlose Spekulanten umgehen die Vorschrift, daß ein Drittel Hofgröße freibleiben muß, dadurch, daß sie nach Ausführung des Baues ein Stück des Hofes an einen Nachbarn verkaufen, der dieses Stück dann, soweit es seine vorschriftsmäßige Hoffläche vergrößert, überbauen kann. In Norddeutschland kann das Grundbuchamt eine solche Eintragung verweigern. Bei uns fehlt diese Handhabe, und so soll die Baukommission befugt sein, für eine Baubewilligung auf Grund solcher Schiebung die Besitzabtretung als nicht geschehen zu betrachten. Die Wohnviertel der Stadt sollen dadurch noch ausgiebiger geschützt werden, daß nicht nur die gesundheitsschädlichen, sondern auch die lästigen Betriebe dort ausgeschlossen werden. Dafür sollen die Industriegebiete wesentlich erweitert werden.

Bei der Änderung der Vollzugsvorschriften werden in erster Linie die neuen Verhältnisse berücksichtigt, die dadurch entstanden, daß die Verordnung über Wohnungsaufsicht die technischen Referenten der Baukommission zu dieser Aufsicht heranzieht, während die Bauordnung sich vorher mit dem Begriff der Wohnung gar nicht befaßt hat. Das Mindestmaß eines Raumes, der zum dauernden Aufenthalt bestimmt ist, muß nach dem Entwurf 8 qm betragen und 1,80 m Außenwand haben (so daß ein Bett noch einen genügenden Seitenzugang hat). Das Fenster muß ein Mindestmaß von 50 auf 80 cm haben, da es nicht allein der Belichtung dient, sondern im Notfall auch die letzte Rettungsmöglichkeit gewährt. Die

Mindestforderung für eine Familienwohnung (für zwei und mehr Personen) sind zwei Räume von zusammen mindestens 30 qm Fläche und Zubehör, bestehend aus Abort, Geräteraum, Wasserzapfstelle, Ausguß, Keller- und Speicherteil. Sie muß in sich abgeschlossen sein, so daß von den genannten Bestandteilen nur Geräteraum, Keller und Speicher außerhalb liegen dürfen. Sie muß unmittelbar zugänglich sein vom Haupttreppenhaus oder Haupteingang. Nur in besonders gelagerten Fällen dürfen zwei kleine Wohnungen einen gemeinsamen Abort außerhalb der Wohnung haben. Die einzelnen Räume müssen so bemessen, gestaltet und aneinandergereiht sein, daß ein gesunder, geordneter, reinlicher, sittengemäßer und behaglicher Wohnbetrieb stattfinden kann. Auf diese Weise gewinnt die Baukommission die bisher fehlende Handhabe zur maßgebenden Beurteilung der Grundrisse der ihr vorgelegten Bauten. Jede Wohnung muß durchlüftet werden können. Der Kochraum soll mit Wohn- und Schlafzimmer in keiner unmittelbaren Verbindung stehen. Wie groß Keller- und Speicheranteile sein müssen, soll durch eine Prüfung von 600 Wohnungen ermittelt und danach sollen dreierlei Wohnungsgrößen unterschieden werden. Von diesem Maß hängt nach dem oben Gesagten auch wieder die Ausnützbarkeit des Daches ab. Vorstehendes soll nicht nur für Neubauten, sondern auch für Umbauten gelten.

Mit Rücksicht auf die vielbegehrte Hausmeisterwohnung im Keller wird umschrieben, was eine Herrschaftswohnung ist, da nur das Herrschaftshaus Anspruch auf Zulassung einer solchen Wohnung hat. Ohne Rücksicht auf Zimmerzahl hängt der Charakter einer Herrschaftswohnung ab von der Stadtlage und von der Weiträumigkeit, so daß nicht nur die Wohnräume über das gewöhnliche Maß groß sind, sondern auch die Nebenräume, Gänge usw., und daß jeder Raum unmittelbar belichtet ist. Für die Kellerwohnung gilt übrigens außerdem ebenfalls als Grundvoraussetzung, daß alle notwendigen Kellerräume vorher gegeben sein müssen. — Vorgesehen ist ferner, daß die Änderung einer Wohnung, von der die Bewohnbarkeit abhängt, und die bisher nicht verhindert werden konnte, (was besonders bei Kellerwohnungen wichtig ist), nicht mehr ohne Bewilligung vorgenommen werden darf (z. B. bezüglich des Fußbodens, des Wandverputzes). Die Zulassung von Hofbauten in Eckanwesen war bisher dem Ermessen der Behörde anheimgegeben. Nun sollen hier die normalen Vorschriften über Hofgröße gelten, wenn das Anwesen über 500 qm groß ist, oder wenn der Eckwinkel 135° beträgt oder noch gestreckter ist. Für Kamine, die immer noch sehr nachlässig aufgebaut werden, wodurch schon schwere Unfälle entstanden sind, werden Formsteine vorgeschrieben, wie sie anderwärts längst verwendet werden. Auch die Gasheizungen müssen endlich von den Vorschriften erfaßt werden. Wo Bebauungsgrenzen (blaue Baulinien) statt Baulinien zugelassen sind, muß wenigstens gefordert werden, daß ein Haus parallel zur Straße gestellt wird. Strengere Vorschriften über Bindemittel (Mörtel usw.) sind durch die moderne Bauweise und statische Beanspruchungen nötig geworden. Für Aborte werden dort, wo ein Kanal noch fehlt, Kläranlagen nach biologischem System mit zwei oder mehr Kammern vorgeschrieben. Die Höhenlage von Bauplätzen erfordert eine Regelung, um den Streitigkeiten über Hofniveau, den Abgrabungen und Anschüttungen vorzubeugen.

Außerdem werden in den Vollzugsvorschriften noch getroffen die Gerüste, besonders Patentgerüste, die Wasserversorgung der Gebäude, die Aufsteigleitern für Brandgefahr, der zuweilen für das Stadtbild wichtige Anstrich von Gebäuden usw.

THEORETISCHE SKIZZEN ZU STÄDTEBAUFRAGEN IN MÜNCHEN

von Theodor Fischer wurden von der Süddeutschen Bauzeitung mitgeteilt. Der erste Vorschlag betrifft die Pinakotheken. Er weist darauf hin, daß in München das feste Gebot besteht, die alte Pinakothek dürfe nicht angetastet werden, d. h. es darf weder angebaut, noch darf ihre nächste Umgebung verändert werden. Der verstorbene Generaldirektor v. Tschudi erachtete Erweiterungsbauten für die Gemäldegalerien dringend notwendig; das Gebot der Unantastbarkeit der alten Pinakothek ließ aber alle Vorschläge schon im Keime ersticken. Professor Theodor Fischer hatte nun eine Lösung versucht, die den alten Bau nahezu unversehrt ließ und doch dem Bedürfnis einer Erweiterung der Gemäldegalerien entgegenkam: Er berührte durch den Anbau von zwei Flügelbauten die alte Pinakothek fast gar nicht; die jetzt bestehenden Riesenflächen teilte er in vier Plätze und brachte die drei Gebäude: Technische Hochschule mit den beiden isoliert stehenden Pinakotheken in harmonische Beziehungen zu einander; jede Konkurrenzwirkung der drei gleichwertigen Gebäude wäre so aufgehoben.

Man würde folgende Plätze unterscheiden:

Platz an der Gabelsbergerstraße und an der Längsfront der alten Pinakothek: die Pinakothek bleibt vollständig unberührt. — Platz an der Westfront der Pinakothek: der Mittelbau der Technischen Hochschule wird durch seitliche offene Anbauten eingerahmt; Baumreihen ergänzen den Platzabschluß; für das Ohmdenkmal wird eine andere Aufstellung gewählt. — Platz an der Barerstraße: Die Behandlung dieses Platzes gleicht der dem Platze an der Westfront und rechnet mit einer künftigen Überbauung der jetzt leerstehenden Fläche der Türkenkaserne. — Großer Hof über die Theresienstraße; er bildet den Mittelpunkt der Fischerschen Anlage; den Anbauten an die alte Pinakothek schließen sich rechts und links Gebäude für die Gemäldesammlungen an; die Theresienstraße wird zweimal überbrückt und durch weitere Anbauten Verbindungen mit der neuen Pinakothek hergestellt; es würde so genügend Raum geschaffen, nicht nur um den jetzigen Bestand an Gemälden aufzunehmen, sondern auch Neuerwerbungen der nächsten Jahrzehnte und alle Nebenanstalten unterzubringen.

Die neue Pinakothek soll Tschudi für unbrauchbar und unverbesserlich erklärt haben; die vom Direktor Dr. Braune angeordneten Umhängungsversuche beweisen nach der Meinung Vieler das Gegenteil. Einer der besten Entwürfe für die Erweiterung der Gemäldesammlungen ohne Berührung der alten Pinakothek wäre der von Professor Toni Stadler gewesen, der von Prof. Th. Fischer zu Papier gebracht worden ist; es beruht auf der allmählichen Einbauung und auf dem schließlichen Abbruch der neuen Pinakothek. Auch bei diesem würde ein schöner Hof gewonnen, der sich zu einem Museumshof mit einem Wittelsbacher Museum (Kuppelbau) ausbauen ließe. Dagegen würde die architektonische Gestaltung des großen Gebäudevierecks an den vier Straßenseiten schwierig werden. Die Parallelstellung dieses Neubaues mit der alten Pinakothek würde noch mehr hervortreten, als es jetzt der Fall ist; irgendeine organische Verbindung, ein Zusammenhalt zwischen den beiden großen Bauten, die sich dann näher ständen als jetzt, würde gar nicht, oder nur gewaltsam erreicht werden.

Ein weiterer Vorschlag von Fischer bezieht sich auf den Glaspalast und den alten Botanischen Garten. Er sieht zunächst einen großen Ausstellungspalast zwischen Karl-, Luisen- und Sophienstraße vor; die Räume wären in Gruppen leicht teilbar, und bei großen Ausstellungen wäre die Einheitlichkeit durch die gemeinsame Unterbringung der verschiedenen Gruppen in einem großen Gebäude gewahrt. In Verbindung mit dem Ausstellungspalast bringt Professor Fischer das schon längst geplante Stadthaus mit großem Saal, mit einem feinen Restaurant (mit Garten) und mit zahlreichen Gesellschaftsräumen. Ein Turm war vorgesehen mit einem Turmrestaurant; gegen den Platz an der Luisenstraße dachte man sich offene Arkaden, die Anlagen sollten in eine Achse mit dem Vorbau des Justizpalastes an der Elisenstraße gebracht werden.

Am Maximiliansplatz plant Professor Fischer hinter dem Wittelsbacher Brunnen eine Terrasse; dadurch, daß er das Gelände etwas erhöhte, gewann er unter dieser Terrasse eine gewölbte Halle. Die jetzigen Anpflanzungen dachte sich Fischer bis auf die einschließenden Baumreihen entfernt: im südlichen Teil des Platzes würde ein großes Wasserbecken angelegt; im nördlichen Teil des Platzes seitlich ein Musikpavillon; der Länge nach sollte der Platz geteilt sein durch eine Doppelreihe von Postamenten mit reichem figürlichen Schmuck, wie die Spina im antiken Zirkus. Zur Vervollkommnung des Planes müßte die jetzt vorbeiführende Straßenbahn in die Ottostraße verlegt werden. Durch diese Verlegung würde man dann Platz gewinnen, um auch an den beiden Häuserfronten des Maximiliansplatzes Baumreihen anzupflanzen; es wäre dann den verschiedenen Restaurants, Kaffeehäusern, Hotels und Konditoreien, die der Maximiliansplatz jetzt schon aufzuweisen hat, Gelegenheit geboten, unter diesen Baumreihen Straßenbewirtschaftung einzuführen. Mit wenig Mitteln ist in dem Vorschlag am nordöstlichen Platzende ein Eingangsmotiv durch Anlage einer zweimal durchbrochenen ovalen Grünwand hergestellt, die mit einer Höhe von mehreren Metern einen wirkungsvollen Hintergrund für die in der Querachse des Platzes stehenden Denkmäler abgeben würde. Die Arbeit ist das zusammenfassende Ergebnis eines Wettbewerbs im Akademischen Architektenverein München.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

13. Jahrgang 1916 Heft 2/3.



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

STÄDTEBAUFRAGEN AUS DEUTSCHLANDS NORDSEEFESTUNG RÜSTRINGEN-WILHELMSHAVEN.

Von Stadtbauinspektor Dipl.-Ing. HAHN, Vorstand des Städtischen Hochbauamts Rüstringen.

I.

Von Wilhelmshaven melden die gebräuchlichen Karten noch in den sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts nichts. Im Jahre 1853 erwirbt Preußen von Oldenburg an der Jade rund 1200 Morgen Land zur Anlage eines Kriegshafens und einer Werft. 1873 erhält die Grenze durch Vergrößerung des Gebiets ihre heutige Form und umschließt nun 535 ha.

Es gehörten schöpferische Phantasie und Mut dazu, auf einem Gebiet zu planen, wo die ersten Einfahrtsbauten (wegen des Gezeitenwechsels sind große Schleusenbauten nötig) hoffnungslos versanken, und wo die Malaria alljährlicher Gast war. Heute preisen wir den zähen Wagemut, der immer neue baute, und der einen Stützpunkt schuf, zu dem für England bis heute noch kein Weg führte. Auch die technischen Schwierigkeiten lehrte die Zeit bezwingen; die entwickelte Eindeichungstechnik ermöglichte sogar — wie auch in Emden —, dem Meere mehrere hundert Hektar Land abzugewinnen, die heute schon große Werftanlagen tragen.

Um Wilhelmshaven herum waren auf oldenburgischem Gebiet langsam drei Gemeinden gewachsen, Bant, Heppens und Neuende. 1880 hatte Bant 4300, Heppens 1701 und Neuende 1901 Einwohner. Als sich die drei Gemeinden — nicht ohne sanften Druck von „oben“ — zu einer Stadtgemeinde Rüstringen am 1. Mai 1911 zusammenschlossen, zählte diese 48595 Einwohner und übertraf der Zahl nach schon weit Wilhelmshaven, das damals 20012 Einwohner hatte. Heute hat Rüstringen etwa 60000 Seelen gegen Wilhelmshaven mit etwa 21000.*)

Die Entwicklung greift in immer stärkerem Maße auf das Gebiet der Gemeinde Rüstringen über, das mit 2557 ha etwa fünfmal so groß ist wie das von Wilhelmshaven. Für die allgemeine Bautätigkeit der Gesamtstadt ist Wilhelmshaven von geringer Bedeutung. Es hat in seinen Grenzen nur einen kleinen Teil privaten Baugeländes noch frei; alles übrige ist in Händen der Reichs- und Staatsbehörden und bleibt deren besonderen, meist technischen Zwecken vorbehalten. Aber auch diese Betriebe suchen sich seit langem in Rüstringen Platz; so ist z. B. die Anlage der neuen Torpedowerft ausschließlich auf Rüstringer Gebiet (auf der vorhin erwähnten Eindeichung) ent-

*) Alle in diesem Aufsatz genannten Einwohnerzahlen sind ohne die Besatzungen der stationierten Schiffe und ohne Garnison gerechnet.

standen, das auch Kasernen, Übungs- und Schießplätzen und anderen auf Weiträumigkeit angewiesenen Anlagen der Marine glücklichste Ausdehnungsmöglichkeit bietet.

II.

Welcher Art ist das Stadtwesen, das hier wächst? Wir haben ein Industrie- und Wohnstadtgebilde vor uns mit so eigenartig einseitigen Entwicklungsbedingungen, wie es in Deutschland an zweiter Stelle nicht wieder zu finden ist. Ein einziger fiskalischer Riesenbetrieb beherrscht mit seinen verschiedenen Abteilungen den gesamten Arbeitsmarkt. Selbständige Industrie bestand daneben bis heute nicht; ob die Erfahrungen des Krieges daran etwas ändern werden, bleibt abzuwarten. Was an Unternehmungen vorhanden ist, dient mehr oder weniger unmittelbar den Zwecken der Marine oder der Versorgung der Städte.

Es fehlt damit jeder Antrieb für das Eigenwachstum der Gemeinden, wie er etwa in selbständiger industrieller Entwicklung anderswo große Städte hervorgerufen hat. Vielmehr bewegt sich das Wachstum einseitig nach den Maßnahmen der Reichsverteidigung. Daher ist die im Vergleich zu den Vorjahren unerhörte Zunahme von rund 8000 Einwohnern im Kriegsjahre in Rüstringen verständlich. Es fehlen für die Bevölkerungszunahmen auch alle Erfahrungssätze, die aus Beobachtungen früherer Zeiten zu gewinnen wären. Die Gemeinde kann morgen durch Geschwaderverlegung oder Vergrößerung der Werftanlagen vor unerhörte Aufgaben gestellt sein, oder es kann auch ihre weitschauende Vorsorge durch eine unerwartet verlangsamte Entwicklung hinfällig werden. Die Lage ist für das städtebaulich verantwortlich fühlende Gewissen höchst unsicher, und es ist anziehend zu beobachten, wie sie entstand. Es hat sich im kleinen ein Vorgang abgespielt, wie er im großen in allen preußischen Städten zu beobachten ist: mit der Einführung der preußischen Städteordnung gab man in die Hand der Gemeinden die Pflicht zum städtebaulichen Handeln (die den Händen der Fürsten entglitten war), ohne sie mit entsprechenden Machtbefugnissen auszurüsten. Vielmehr wurde die einheitliche städtebauliche Handlung in Zuständigkeiten der verschiedensten Behörden zersplittert; man vergleiche das Schicksal von Berlin.

Für Rüstringen-Wilhelmshaven lag der Fall folgendermaßen: Als der Staat das Jadegebiet erwarb, lag bei ihm Pflicht und Macht zur Ausführung in einer Hand. Er bestimmte den Platz für die neue Stadt, schuf die Bahnverbindung nach Oldenburg, legte den Straßenplan fest und führte ihn durch, ließ einen Park anlegen, schuf die städtischen Versorgungseinrichtungen, legte Arbeitersiedelungen an, versah Beleuchtung, Schulwesen, Seelsorge, Begräbniswesen, kurzum, er war Veranlasser und Erfüller des Bedürfnisses in einer Person, und seinem Werk sind Großzügigkeit und Erfolg nicht abzusprechen. Mit dem Wachsen der Gemeinden hat der Staat seine ursprünglichen Verpflichtungen mehr und mehr aus dem Auge verloren, sein Gewissen ist abgeschliffen, und die Lage ist heute eher so, daß er städtebauliche Aufgaben auf die Gemeinwesen abzuwälzen versucht. Man darf wünschen, daß die Zukunft eine städtebauliche Organisationsform findet, die beide Städte zu einheitlichem Handeln vereinigen und mit der Reichsverwaltung derart verbinden müßte, daß die für die städtebaulichen Maßnahmen wichtigen Einflüsse und Verschiebungen rechtzeitig erkennbar würden.

Für die städtebauliche Vorsorge ist es von Wichtigkeit, sich über die Lebenshaltung der Bevölkerung und die daraus sich ergebenden Beschränkungen klar zu werden. Rüstringen hatte im Jahre 1913 bei einer Einwohnerzahl von 48288 eine Zahl von 16172 = 34,44 % zur Steuer Veranlagter; von diesen hatten 16,4 % ein Einkommen unter 900 Mk., von 900 bis 2100 = 72,8 %, von 2100 bis 3600 = 6,5 %, von 3600 bis 5100 = 2,13 %, von 5100 bis 10000 = 1,7 %, von 10000 bis 20000 = 0,46 %, über 20000 = 0,10 %. Im ganzen ergibt sich, daß die Einkommensverhältnisse noch schlechter liegen als bei der ärmsten Stadt des Rheinisch-Westfälischen Kohlenbezirks Oberhausen. Nimmt man die vorher geschilderte Unsicherheit des Wachstums hinzu, so wird man die weiter unten zu erläuternden kommunalen Maßnahmen umsomehr bemerken. Der bestimmende Einfluß der Kaiserlichen Werftbetriebe als Arbeitsmarkt ergibt sich leicht aus der Überlegung, daß 1913 dort 10323 Arbeiter auf der Haupt- und Torpedowerft beschäftigt waren; nimmt man an, daß davon reichlich vier Fünftel in Rüstringen wohnen, so sind hier von 19532 Haushaltungsvorständen im gleichen Jahre 42 % Werftarbeiter, ungerechnet die übrigen Werftangestellten. Die Lebenshaltung dieser überwiegenden Mehrzahl der Bevölkerung ist so, daß sie auf die Kleinwohnung mit einem Mietspreis von 300 bis 450 Mk. angewiesen ist.

Ehe die Vereinigung der drei Gemeinden zur Stadt Rüstringen diese zu einem wichtigen Gemeinwesen erhob, lag die städtebauliche Tatkraft auf oldenburgischem Gebiet noch mehr im argen als in der preußischen Stadt. Einzig der über die drei Einzelgemeinden hinweggreifende Amtsverband Rüstringen war in der Lage, sie zu einheitlichem Handeln zu verbinden.*) „Die allgemein miteinander verbundenen Verhältnisse in den Gemeinden Bant, Heppens und Neuende haben deshalb dem Großherzoglichen Amt Rüstringen in Bant Veranlassung gegeben, auf allgemeine anschließende Bebauungspläne in seinem Bezirk hinzuwirken," sagt die Akte. Im Auftrage des Amtes bearbeitete Professor Th. Goecke einen Gesamtplan im Jahre 1906, dessen Feststellung in den einzelnen Gemeinden sich bis 1808/09 hinzögerte. Er änderte die Teilbebauungspläne soweit als nötig ab, um Zusammenhänge herzustellen, und griff weiter aus, um mit Benutzung vorhandener Landstraßen und Landwege große, zum Teil auch für Straßenbahnen geeignete Verkehrszüge mit Marktplätzen an den Hauptverkehrspunkten (u. a. auch neuzuschaffenden Vorortbahnhöfen) anzulegen, sowie durch Gartenplätze, vereinzelte Baumgruppen und baumumstandene Bauernhöfe verbindende Wege für das ganze Gebiet zukünftige Grünanlagen vorzubereiten. Die heutigen Verhältnisse, die sich damals noch nicht entfernt übersehen ließen, haben die Grundlagen der Planung vielfach verschoben, so daß manches sich ändern wird. Es liegt in der Natur der Entwicklung, wie sie oben angedeutet ist, daß mehr als anderswo hier alles fließt, und so steht die Verwaltung nach der Richtung stets Gewehr bei Fuß.

III.

Aus der Lösung der Verkehrsanforderungen ergeben sich die Richtlinien für den gesamten Aufbau der modernen

*) Bis dahin hatte jede Gemeinde unabhängig von den beiden anderen von Fall zu Fall Fluchtlinien festgesetzt, so daß im ganzen gesehen die verschiedenen Siedelungsansätze fast den Eindruck einer wilden Bebauung machten. D. S.

Stadt, für die Verteilung der Industrien, der Wohn- und Erholungsflächen und für die Lage der Plätze. Die entscheidenden Verkehrsrichtungen haben schon die alten Städte wesentlich mitbestimmt, nur sind heute diese Fragen viel verzweigter und erfordern eine viel eingehendere Prüfung. Auch verändern durchgreifende Umgestaltungen heute viel mehr das ganze Gefüge der Stadt als früher. Es bleibt von entscheidendem Einfluß, ob die Lage am Meere eine bestimmte Ausdehnung mit sich bringt oder ein bedeutender Fluß Richtung gibt, ob Flachland ungehemmte Ausdehnung ermöglicht oder Bergrücken die Stadt modellieren.

Rüstringen und Wilhelmshaven bilden einen Kreissektor, in dessen Spitze die Kaiserliche Werft mit dem Kriegshafen von Anfang an lag; zu ihr mündeten die ersten Wege, auf sie bezog sich alles. Das hat sich neuerdings verändert. Die Entwicklung der Werftbetriebe hat mit der erwähnten Eindeichung ein neues Werftzentrum im südwestlichen Stadtgebiet geschaffen. Diese Verschiebung macht sich bereits in einer Reihe von Verkehrsfragen entscheidend bemerkbar und hat z. B. die Verhandlungen über die Anlegung eines neuen Bahnhofes für beide Städte neben anderen Fragen wesentlich beeinflußt.

Rüstringen-Wilhelmshaven bildet die Endstation der Bahnlinie Bremen—Oldenburg—Wilhelmshaven; der Reisende erreicht es von Bremen in zwei Stunden. Damit ist die Richtung des Personenverkehrs angedeutet; es besteht nur die eine Hauptlinie, die von Westen in das Stadtgebiet eindringt; Abzweigungen von dieser Hauptstrecke, die die Verbindung nach Ostfriesland herstellen, liegen zurzeit noch außerhalb Rüstringer Stadtgebiet. Gegenwärtig liegt die Bäderlinie des Norddeutschen Lloyd, die in Friedenszeiten von hier nach den Ostfriesischen Inseln und Helgoland läuft, still.

Der Güterverkehr benutzt dieselbe Linie. Da die nähere Umgebung ein in reiner Viehwirtschaft betriebenes Marschgebiet ist, so liefert es lediglich Nahrungsmittel. Alles, was die riesigen Werftbetriebe verarbeiten und was die Städte und die stationierten Schiffe verbrauchen, muß von weither herangeschafft werden. Der Ems-Jade-Kanal ist nach Führung und Beschaffenheit als Handelsweg unbedeutend, und von der See her läßt die Kriegsmarine keine Handelsschiffahrt zu.

Nach verkehrspolitischer Bedeutung, Flächenbedürfnis, Gebundenheit in Lage und Steigungen ergibt sich für Rüstringen-Wilhelmshaven die nachfolgende Ordnung der modernen Verkehrsmittel:

1. Güterverkehr,
2. Fernpersonenverkehr,
3. Nachbarortverkehr,
4. Straßenbahnverkehr,
5. Straßenverkehr.

Ihrer Art nach erfordern die Anlagen für den Güterverkehr die größte Rücksicht auf den Aufbau der Verkehrsmittel. Einmal sind sie räumlich am umfangreichsten; sie erfordern auch für mittlere Städte schon große Anlagen für Lade- und Entladegleise, Verschiebebetrieb, Lokomotivschuppen und Werkstätten sowie vorbereitende Anlagen (Verschiebebahnhöfe, die oftmals außerhalb des eigentlichen Stadtgebiets liegen). Aus ihrem Umfang folgt ihre Unbeweglichkeit. Umbauten der Güteranlagen bedeuten meist schwerwiegende Eingriffe in den Stadtorganismus, die hohe Kosten verursachen und Werte verschieben. Da in den meisten Fällen die Personengleise die Güteranlagen durchlaufen, so ziehen Veränderungen der ersteren auch die letzteren in Mitleidenschaft. In unserem Falle liegen die Dinge so, daß Personen- und Güterverkehr auf einem gemeinsamen für den jetzigen Umfang der Städte völlig unzureichenden Bahnhof endigen. Die militärischen Anforderungen und die Lage der Hafen- und Werftanlagen bringen es mit sich, daß die südlichen und südöstlichen Teile des Stadtgebiets unter vielfachen ebenen Schienenkreuzungen der Hauptverkehrsstraßen von Gleisen für Personen- und Güterverkehr durchzogen sind. Eine erste Abzweigung von der Hauptlinie versieht die Hafenanlagen und die Werft und läuft in einer Schleife zum Hauptbahnhof zurück, eine frühere Abzweigung weiter westlich versorgt die gesamten Anlagen zwischen Ems-Jade-Kanal und Süddeich bis zu den Einfahrten mit Schienensträngen. Die ganzen Eisenbahnfragen sind infolge des ebenen Geländes und des hohen Grundwasserspiegels, der alle Bahneinschnitte und Unterführungen unmöglich macht, außerordentlich schwierig und führen zu mannigfachen Unzuträglichkeiten bei Kreuzung der Hauptverkehrsstraßen; glücklicherweise ist nur ein Endverkehr zu bewältigen — Güterdurchgangsverkehr würde alle die genannten Schwierigkeiten noch erheblich steigern. Die heutigen Anlagen für Personen- und Güterverkehr haben sich seit langem als unzureichend herausgestellt, und so schweben seit Jahren Verhandlungen über die Lage eines neuen Personen- und Güterbahnhofs zwischen der preußischen und oldenburgischen Staatsregierung, der Marine und den Städten. Obwohl mit Rücksicht auf die Entwicklung der Gesamtstadt nur eine einzige Lage in Betracht kommen kann, so haben die verschiedene Staatszugehörigkeit der Gemeinden und die Interessengegensätze der Städte einen höchst lebhaften Kampf durch einige Jahre hindurch veranlaßt, der sehr ergötzlich wirken könnte, wenn nicht ihre Möglichkeit eine wunde Stelle in der Organisation der Gesamtstadt anzeigte; es ist in kleineren Verhältnissen der ähnliche Kampf, der sich zwischen Hamburg und Altona im großen abspielt. Die Stadt Rüstringen hat im Lauf des Kampfes stets den Standpunkt eingenommen, daß die Interessen der Gesamtstadt entscheidend sein müßten. — Noch im August 1914 heißt es in einer vom Verfasser dieser Zeilen bearbeiteten Vorlage der Stadtverwaltung an das Großherzogliche Ministerium der Finanzen und des Innern mitbezug auf die zwei beim damaligen Stande der Frage zur Erörterung stehenden Pläne der Eisenbahnverwaltung:

„Nach unserer Ansicht müßte die Entscheidung zugunsten desjenigen Planes ausfallen, der:

1. mit Rücksicht auf die voraussichtliche Entwicklung der Gesamtstadt Wilhelmshaven-Rüstringen städtebaulich die beste Lage aufweist;
2. unter voller Befriedigung des augenblicklich zu übersehenden Verkehrsbedürfnisses die billigste Lösung bietet;
3. sich am billigsten und besten für die Bedürfnisse der Zukunft erweitern läßt.

Bei Beurteilung der städtebaulichen Frage ist zunächst festzustellen, daß die Weiterentwicklung der Gesamtstadt zukünftig in nördlicher und westlicher Richtung aui Rüstringer Gebiet vor sich gehen muß, da Wilhelmshaven nur in ganz geringem Umfange noch Bauland zur Verfügung hat. Diese Entwicklung wird namentlich einsetzen, sobald die Zentralanlagen, die die Stadt Rüstringen unter Be-

teiligung des oldenburgischen Staates zu bauen im Begriffe steht, fertiggestellt sein werden und damit für diese ganze Stadterweiterung gewissermaßen ein Kristallisationszentrum gegeben ist. Die Stadt Rüstringen hat außerordentliche Mittel aufgewendet, um hier eine hervorragende Anlage schaffen zu können; für ihre Wirkung ist die vollkommenste Eingliederung in den Stadtorganismus eine Grundbedingung, und diese wird nur erfüllt durch die bestmögliche Verbindung mit dem Hauptverkehrspunkt, dem Bahnhof . . . usw."

Die Verhandlungen sind bis heute noch nicht zum Abschluß gekommen, jedoch läßt sich ihr Ergebnis ungefähr übersehen: der neue Hauptbahnhof mit der Eilgüterabfertigung wird um etwa 700 m westlich an die Landesgrenze verschoben, der neue Güterbahnhof um etwa 2000 m in derselben Richtung. Es liegt auf der Hand, daß beim weiteren Ausbau der Gesamtstadt bei der großen Ausdehnung des Stadtgebiets ein Güterbahnhof für alle Zukunft nicht ausreichend sein wird. In bezug auf die Lage weiterer Bahnanlagen kann man zurzeit nur Vermutungen haben, die noch ohne praktischen Einfluß auf die Gestaltung der nächsten Stadterweiterung sind.

Mit der Verschiebung des Hauptbahnhofes wird im Innern der Stadt ein großes Gelände frei, und es erwächst der Stadt Wilhelmshaven die dankenswerte Aufgabe, ein großzügiges modernes Geschäftsviertel entstehen zu lassen, für dessen Gestaltung die Stadt durch Übernahme des freiwerdenden Geländes die Bedingungen des Aufbaues bis ins einzelne festlegen müßte. Die Bedeutung der Aufgabe würde es rechtfertigen, die Grundlinien auf dem Wege eines Wettbewerbes zu klären.

Neben dem Fernpersonenverkehr spielt der Nachbarortverkehr eine gewisse Rolle. Ein Teil der Werftarbeiterschaft wohnt in den umliegenden Gemeinden, teils um sich der Steigerung der Wohnungsmieten in der Stadt zu entziehen, teils um sich die Vorteile des ländlichen Wohnens zu einer Zeit zu verschaffen, wo eine weitsichtige Wohnungspolitik in den oldenburgischen Einzelgemeinden noch nicht eingesetzt hatte. So fahren täglich bei Beginn und Schluß der Arbeitszeiten Werftarbeiterzüge; eine Umfrage bei der Werft hat ergeben, daß Arbeitswege von einer Stunde und mehr nicht selten sind.

Spielt somit der Nachbarortverkehr schon eine wenn auch geringe Rolle in der Aufgabe der Erschließung billigen Baulandes, so wird die elektrische Straßenbahn immer bewußter mit Hinblick auf diesen Zweck ausgebaut werden müssen. Die bestehenden Linien laufen radial in nördlicher und westlicher Richtung nach Hauptwerft und Hafen. Von ihnen hat die nördliche schon eine gewisse Bedeutung, indem sie die Erschließung des Stadtgebiets nach Heppens und Neuengroden beschleunigt hat. Die nächste zu errichtende Linie wird — ausschließlich auf Rüstringer Gebiet — eine Schrägverbindung in der Richtung Hauptbahnhof—Zentralanlagen—Heppens werden, im Gegensatz zu den bestehenden Linien, die Gebiete der beiden Städte durchlaufen. Alle ferneren Linien werden in radialen oder schrägen Führungen das Stadterweiterungsgebiet mit der Innenstadt und die einzelnen Stadtteile unter sich zu verbinden haben; ihre Führung wird wesentlich von den eingangs erwähnten Grundsätzen geleitet werden, dabei wird im einzelnen zu beachten sein, daß der Straßenbahn in der Ausgestaltung des Straßenkörpers solche Bedingungen zu bieten sind, daß sie eine möglichst hohe Fahrgeschwindigkeit — namentlich in den Außengebieten — erreichen kann und damit in der Lage ist, entfernt liegendes Baugelände wirksam aufzuschließen. Solche Bedingungen sind im wesentlichen: möglichst schlanke Führung der Hauptstraßen, die Zuweisung einer eigenen Fahrbahn für die Straßenbahn (Rasenbahnen), die Anordnung möglichst langer Häuserblöcke seitwärts der Hauptstraßen und übersichtliche Einführung der Nebenstraßen in die Hauptstraßen. Wird dann eine Haltestellenentfernung von 450 bis 500 m gewählt, so lassen sich Höchstgeschwindigkeiten von 35 bis 40 km in 1 Stunde und Durchschnittsgeschwindigkeiten von 20 bis 25 km in 1 Stunde erreichen, während die heutigen Reisegeschwindigkeiten in den Innenstädten kaum über 10, in den Vororten kaum über 12 bis 15 km kommen.

Damit sind bereits die Bedingungen der städtischen Hauptverkehrsstraßen im wesentlichen festgelegt. Die Hauptverkehrsstraßen münden aus in die Überlandstraßen. Wir haben in unserem Falle drei Hauptrichtungen, nach Norden (Ostfriesland), Nordwesten (Jeverland) und Westen (Oldenburg). Die Hauptverkehrsstraßen der engeren Stadt bilden ein klares Netz von im wesentlichen senkrecht zueinander verlaufenden Straßen mit ergänzenden Schrägstraßen. Eine solche kurze Schrägverbindung von sehr weittragender Bedeutung führt die Stadt Rüstringen soeben in Gestalt eines Straßendurchbruches in der Stadtmitte durch, wodurch die Verbindung des nordöstlichen und südwestlichen Stadtteils klar hergestellt wird.

IV.

Über das Bedürfnis der nächsten Zukunft hinaus wird man sich im allgemeinen nur über die Führung der Hauptstraßenzüge klar werden können. Zu ihnen gehören neben den Hauptverkehrsstraßen die sogenannten Parkstraßen. Als solche werden vornehmlich schöne alte Landstraßen auszubilden und zu ergänzen sein. Die Parkstraßen sollen die Parkanlagen und Spielplätze miteinander verbinden und unter sich geschlossene Systeme ergeben. Für Rüstringen-Wilhelmshaven sind die bedeutendsten Parkstraßen die Deichpromenaden, vor denen die Vorlandflächen wundervolle Tummelplätze unmittelbar an der See bilden. Daneben bieten alte Landwege mit zum Teil herrlichem Baumbestand Gelegenheit zur Ausbildung höchst charaktervoller Promenaden. Wie diese Straßen in sich geschlossene Systeme bilden können, wie sie die wichtigsten Grünflächen miteinander verbinden, stellt der beiliegende Verkehrslinien- und Grünflächenplan dar.

An Grünflächen besitzt die Stadt Rüstringen eine reizvolle Parkanlage (Architekt: Leberecht Migge, Blankenese), Schrebergärten und Spielplätze. Den grundsätzlichen Bedingungen und den weiteren Ausbau dieser Bestandteile des modernen Grünflächensystems soll später hier eine besondere Studie gewidmet werden.

V.

Die nächste Aufgabe, der sich die Stadtverwaltung Rüstringen jetzt mit aller Kraft widmet, ist die Schaffung eines zentralen Stadtplatzes, an dem das neue Rüstringer Rathaus, zwei Schulen und eine Reihe von anderen öffentlichen Gebäuden errichtet werden. Die grundsätzlichen Fragen der Anlage sind durch einen größeren Wettbewerb im Jahre 1913 und eingehende weitere Bearbeitung gründlich geklärt. Die Ausführungspläne werden zurzeit im Städtischen Hochbauamt endgültig festgestellt.

VI.

Der Ausbau des Stadtbebauungsplanes vollzieht sich nach der ihn ergänzenden Bauordnung und nach ortsstatutarischen Bestimmungen auf Grund bestehender Landesgesetze, wie des Fluchtliniengesetzes und des Verunstaltungsgesetzes. Die Planfeststellung nach dem Fluchtliniengesetz ermöglicht es in Verbindung mit dem Enteignungsverfahren, ein Straßensystem anzulegen, das alle Ansprüche des Verkehrs restlos erfüllen kann und die rechtliche Grundlage für den Anbau klarstellt. Dieses System enthält künstlerische Gedanken im Keime, und ist um so höher zu bewerten, mit je größerem Gefühl für Raumvorstellungen es von seinem Schöpfer entworfen ist. Es vermag jedoch diese Gedanken nur zweidimensional auszudrücken und zu gewährleisten. Sollen die in ihm enthaltenen Raumgedanken im Aufbau der Straßen und Plätze voll zum Ausdruck gelangen, so kann dies nur durch Ausbaubestimmungen, wie sie in Bauordnung und Ortsstatuten nach der heutigen Lage des Verwaltungsrechts niedergelegt sind, geschehen. Die Unzulänglichkeit der gesetzlichen Bestimmungen und ihre Möglichkeiten werden zurzeit lebhaft besprochen; die Aufgabe kann in diesem Zusammenhange nur angedeutet werden.*)

Wilhelmshaven regelt den Ausbau seines Bebauungsplanes nach den einschlägigen preußischen Gesetzen und einer Bauordnung vom 19. Dezember 1903, die im allgemeinen fünf Geschosse bei einer höchsten Fronthöhe von 22 m zuläßt. Für ein kleines Gebiet um den Stadtpark und Wilhelmsplatz gelten Baubeschränkungen, die Fabriken und störende Anlagen ausschließen und die Bauhöhe auf drei Geschosse beschränken. Damit gibt die Bauordnung dem Gedanken einer zonenartigen Abstufung der Bebauung Gestalt.

Für die Anlegung von Straßen und Plätzen gilt für Rüstringen das Ortsstraßengesetz vom 25. März 1879, das im wesentlichen dem preußischen Fluchtliniengesetz folgt. Ähnlich diesem Gesetz enthält es einen Absatz, der den Erlaß besonderer ortsstatutarischer Bestimmungen für den Ausbau an fertigen Straßen und die Möglichkeit von Ausnahmen dazu vorsieht. Im allgemeinen kann von den in anderen Städten so reichlich genutzten Möglichkeiten des Anbaues an unfertigen Straßen (vgl. z. B. Essen a. d. Ruhr) kein Gebrauch gemacht werden, da die Natur des Baugrundes, in Verbindung mit einer durchweg trüben, regnerischen Atmosphäre, namentlich in den Wintermonaten, den Verkehr außerhalb gepflasterter Straße ausschließt, und die natürlichen Entwässerungsmöglichkeiten bewegten Geländes bei dem flachen, unter dem Flutwasserspiegel liegenden Lande sehr ungünstige sind.

Die zurzeit für das Stadtgebiet von Rüstringen giltige Bauordnung enthält Einheitsbestimmungen für das ganze Stadtgebiet. Sie bemißt z. B. allgemein die Höhe der Gelände nach der Straßenbreite bei einer höchsten Fronthöhe von 18 m und höchstens fünf bewohnbaren Geschossen. Sie ist hervorgegangen aus vorbereitenden Bauordnungsbestrebungen des Amtsverbandes Rüstringen. Ihre Bestimmungen sind anzusehen als ein erster Versuch, den Schädigungen einer gesinnungslosen Bauspekulation einen Riegel vorzuschieben und Grundsätze für eine erste Ordnung der baulichen Verhältnisse aufzustellen.

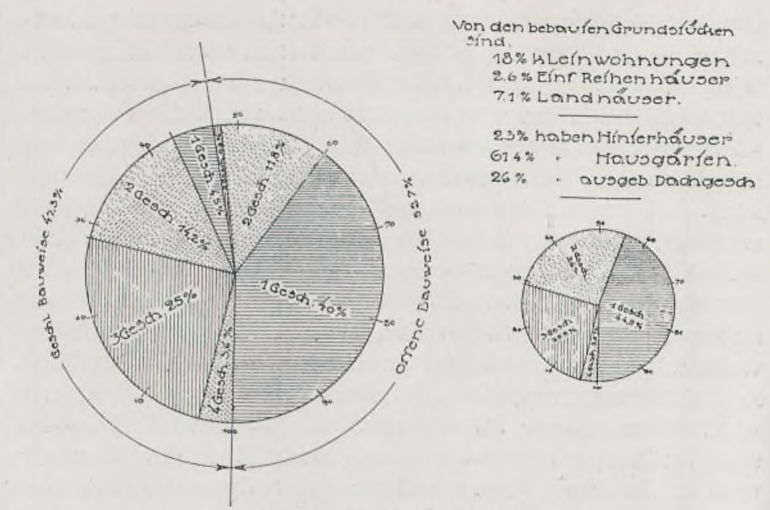


Abb. 1. Abstufung der Baudichtigkeit.

Daneben weist sie manche guten Bestimmungen auf, z. B. „Die Errichtung von Hintergebäuden ist für die Zukunft verboten." Infolgedessen sind im Rüstringer Stadtgebiet nur 2,3 % aller Häuser mit Hinterhäusern ausgestattet, und zwar sind diese Hinterhäuser Werkstättengebäude mit nur einer Wohnung, wie sie die Bauordnung ausnahmsweise zuläßt.

Die Umwandlung der allgemeinen Bauordnung in eine abgestufte Zonenbauordnung beschäftigt zurzeit die Verwaltung. Die oldenburgische Verwaltungsrechtsprechung erkennt leider die Auffassung der preußischen, wonach abgestufte Bestimmungen möglich sind, nicht als zulässig an. Für den Ausbau dieser Bestimmungen muß daher der § 4 des Gesetzes gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden vom 11. Januar 1910 herangezogen werden; er sieht vor: „Durch Gemeindestatut können für die Bebauung bestimmter Flächen, wie Landhausviertel, Badeorte, sowie für Bauten, an einzelnen Straßen besondere über das sonst baupolizeilich zulässige Maß hinausgehende Anforderungen gestellt werden." Es wird möglich sein, auf Grund des Gesetzes für einen großen Teil des Stadtgebiets Sonderbestimmungen zu erlassen und auf diese Weise die gesetzgebenden Körperschaften von der Zweckmäßigkeit des Grundgedankens langsam zu überzeugen. Lediglich aus der verhältnismäßig geringen städtischen Entwicklung (Rüstringen ist mit rund 60000 Einwohnern die größte Stadt des Großherzogtums!) ist diese Unzulänglichkeit der Gesetzgebung erklärlich.

Der obenstehende Bauklassenplan — Textbild 1 — zeigt an, wie unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse die Abstufung der Baudichtigkeit zu denken ist.

VII.

Wenn nun trotz dieser scheinbar so ungünstigen Bedingungen die Stadtgemeinde es erreicht hat, einen sehr günstigen Stand des Wohnungswesens herzustellen, so liegen die Gründe dafür einmal in einer weitschauenden Wohnungs- und Bodenpolitik, die der zielbewußten Tatkraft des ersten Oberhauptes der jungen Stadt, Bürgermeister Dr. Lueken, zu danken ist. Die Grundlage dieser Bestrebungen bildeten umfangreiche Geländeankäufe, die den städtischen Grundbesitz von 2,4 % des Stadtgebiets bei der Stadtgründung innerhalb von drei Jahren schon auf 7,1 % erhöhten. Durch Bereitstellung eines Teils dieses Geländes wurde nicht nur

*) Es soll dabei auf die vorzügliche Schrift von Stadtbaurat Dr.-Ing. Heckner „Die Baufluchtlinie im Straßenraum" hingewiesen werden.

eine nachhaltige Wirkung auf die Preisbildung des städtischen Baugeländes ausgeübt (es kostet z. B. 1 qm an fertiger Straße in der besten Wohnlage für Landhausbau heute 9,50 Mk.), sondern es wurde auch durch die Verkaufsbedingungen eine weiträumige und niedrige Bauweise dem Empfinden der Einwohner als die natürliche Lösung anerzogen, so daß heute schon die Anregungen, die die Verwaltung mit ihrem Vorgehen seinerzeit nicht ohne Widerspruch gab, als Forderung aus der Bevölkerung an sie herantreten. Von dem städtischen Grundbesitz wurden im Heppener Stadtteil große Flächen für Landhaus- und Kleinwohnungsbau erschlossen; am neuen Rüstringer Stadtpark legte die Stadt im Jahre 1912 eine Siedlung von 82 kleinen Einfamilienhäusern für Arbeiter inmitten von Gärten an; auch im Banter Stadtteil wurde Gelände für Kleinwohnungsbau in Zweifamilienreihenhäusern bereitgestellt. Die Erschließung weiteren städtischen Geländes für Kleinhausbau steht bevor. Abgesehen von der vorbildlichen Wirkung dieser städtischerseits geförderten Bautätigkeit, hat die Stadt die Möglichkeit der unmittelbaren Beeinflussung des Bauwesens durch die Eigenart der Beleihungsverhältnisse. Der hiesige Hypothekenmarkt hat auf die privaten Geldgebern bisher nicht viel Anziehungskraft ausgeübt, vielmehr wird die Bautätigkeit im wesentlichen unter Gewährleistung der Stadtgemeinde durch Beleihung von der Staatlichen Kreditanstalt in Oldenburg bis 75% finanziert.

Die Einwirkung auf den Baumarkt im oben skizzierten Sinne hat denn Rüstringen trotz sehr ungesunder alter Stadtviertel, in denen die Einwohnerzahl auf über 400 Seelen auf 1 ha sich beläuft, auf einen Stand gebracht, den eine Zahl von etwa 15 Einwohnern auf ein Grundstück und etwa 200 Seelen auf 1 ha bebauter Fläche als günstig kennzeichnen. Weiteren Aufschluß über die Gestaltung des Wohnungswesens gibt die nebenstehende Zusammenstellung im Textbild 2.

VIII.

Der Ausbau der Gemeinden in den Jahrzehnten bis zur Jahrhundertwende etwa vollzog sich unter den Erscheinungsformen einer gesinnungslosen Bauspekulation, die nicht nur einen schlechten Stand des Wohnungswesens hervorbrachte, sondern auch Straßenbilder voll trostloser Dürftigkeit entstehen ließ.

Die Verwaltung hat auch hier in den letzten Jahren sich bemüht, die Grundsätze des modernen Städtebaues durch Förderung guter Privatarchitekten und durch eine systematische Bauberatungstätigkeit durchzusetzen. Das wirksamste Erziehungsmittel bestand hier naturgemäß in der Ausgestaltung der auf städtischerseits bereitgestelltem Grunde ins Leben gerufenen Straßenzüge; durch entsprechende Verkaufsbedingungen und durch Einwirkung auf die Käufer konnten hier entweder die Bauherren an tüchtige Privatarchitekten verwiesen oder die städtischerseits ausgeübte Bauberatung wirksam durchgeführt werden. Die Gunst der Beleihungsverhältnisse wurde weiterhin im Sinne einer Hebung der guten Beschaffenheit in Grundriß und Aufbau zielbewußt ausgenützt.

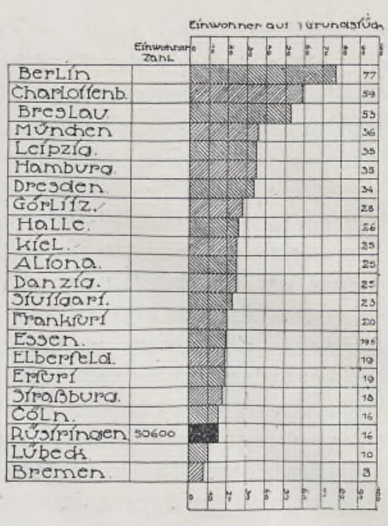


Abb. 2.

IX.

So bildet die Gestaltung des allgemeinen Bauwesens in Rüstringen ein typisches Beispiel dafür, wie die oben skizzierten Unzulänglichkeiten der Gesetzgebungen durch die Wirkungen einer zielbewußten städtischen Fürsorge ergänzt werden können.

Es erweist sich auch hier klar, was uns gesetzgeberisch nötig ist, um die Erkenntnisse der städtebaulichen Erörterungen der letzten Jahre in Taten umzusetzen: Eine Freiflächengesetzgebung, die durch Enteignungsbefugnisse und klare Festsetzung von Normen die Städte in den Stand setzt, die für die Gesundheit der Einwohner nötige Erholungsflächen zu schaffen und ein allgemeines Baurecht, das in Form eines Rahmengesetzes die Möglichkeit gibt, nicht nur die schönheits- und gesundheitspolizeilichen Anforderungen zu erfüllen, sondern auch künstlerisch den Anschauungen der modernen Städtebaukunst in weiterem Maße Geltung zu schaffen, als es nach den bisherigen unzulänglichen Gesetzen möglich ist.

DIE BAUGEWERBLICHE TÄTIGKEIT IM HINBLICK AUF DEREN WIEDERBELEBUNG NACH DEM KRIEGE.

Von KARL MÜLLER, Regierungsbaumeister a. D., z. Zt. im Felde.

Vorbemerkung der Schriftleitung:

Der Aufsatz ist im Juni 1915 geschrieben; die statistischen Angaben bleiben aber im wesentlichen unverändert, jedoch sind einige den Einfluß des Krieges betreffende Schätzungen überholt und nach folgenden Gesichtspunkten zu ändern bzw. zu ergänzen:

a) An der Stelle, wo die staatlichen Kriegsaufwendungen mit mindestens 22 Milliarden erwähnt werden (ziemlich am Schluß des Aufsatzes), wovon als bleibender Ausfall i. e. S. (d. h. Entgang an Zuwachs, Minderung der Vorräte und des Unterhaltungszustandes unter Zugrundelegung der Friedenspreise) rund 65 % = 14 Milliarden angenommen sind, ist sinngemäß jetzt wohl auf mindestens 35 Milliarden und 35 × 0,65 = 23 Milliarden anzunehmen.

b) An anderer Stelle wird die voraussichtliche Verlegenheit auf dem Bauarbeitsmarkte etwas weitgehend dargestellt, durch die Angabe, daß rund 2,5 Millionen der im Baugewerbe und Lieferungsindustrie Tätigen (die einberufenen oder in andere Industrien abgewanderten) wieder unter-

zubringen seien. Dazu ist zu beachten, daß „ein sehr großer Teil der im Baugewerbe und Lieferungsindustrie Tätigen“ sich an manchen Orten doch eine nennenswerte Tätigkeit erhalten zu haben scheint, auch haben manche der Lieferungsindustrien durch militärische Aufträge und Bauten einigen Verdienst erhalten.

I.
Gesichtspunkte für den Gang der Ermittlungen.

Trotz den Klagen über die Notlage im Baugewerbe finden wir weder in Fachblättern noch in Tageszeitungen zahlenmäßige Angaben über den bisherigen Stand der Bauarbeiten, so daß genaue Grundlagen für eine Besprechung der Notwendigkeit, des Umfanges und der Einteilung von Hilfseinrichtungen nach dem Kriege in Veröffentlichungen kaum zu finden sind; solche angenäherte Zahlenangaben sind aber unentbehrlich, da ja die Hilfseinrichtungen in der bisherigen Leistungsfähigkeit des Baugewerbes einerseits und in dem Bedarf und in der Geldkraft der Auftraggeber andererseits einen Maßstab finden. Daß neue Hilfseinrichtungen großen Stils im wesentlichen erst nach dem Kriege in Frage kommen, ist bei dem jetzigen Stand der Nachfrage nach Arbeitskräften, die im großen ganzen alle beansprucht sind, selbstverständlich.

Da den später folgenden Zahlenangaben auch einige ins einzelne gehende Erläuterungen beizugeben sind, wollen wir hier einige allgemeine Gesichtspunkte vorausschicken, unter welchen die Angaben zusammenzustellen waren. Ein Teil der Angaben soll uns über Leistungsfähigkeit und den Aufbau des Baugewerbes aufklären, die übrigen Aufstellungen über die treibenden und hindernden Kräfte auf Seiten des Bedarfes.

Die ganze Frage ist bei der unvermeidlich langen Dauer baulicher Vorbereitungen jetzt schon sehr dringend, selbst wenn der Krieg noch nicht sobald zu Ende gehen sollte; sie kann auch sehr wohl behandelt werden unabhängig von den Friedensbedingungen, denn diese können die wirtschaftliche Entwicklung des Baugewerbes nur dem Grade und nicht der Gesamtrichtung nach beeinflussen. Man kann gegen die Dringlichkeit dieser Frage auch nicht einwenden, es sei abzuwarten, ob, wie 1872/73, ein Aufschwung die Frage regeln werde.

Alles in allem können wir wohl feststellen, daß ohne staatliche Hilfseinrichtungen bisher ungewohnt großen Stiles, deren Deckung den unvermeidlichen Kriegskosten zugerechnet werden mögen, der Ausfall an baugewerblicher Arbeitsgelegenheit in den ersten Friedensjahren in einem solchen Umfang andauern wird, daß ein Übergreifen auf andere Haupterwerbszweige und Behinderung der Gesamtlage unausbleiblich ist. Daß wir die Gestaltung der Friedensbedingungen selbst aus unserer zahlenmäßigen Betrachtung ausschalten, ist aus folgenden Gründen zulässig:

Eine reichliche Kriegsentschädigung ist zwar geeignet, viele Hindernisse der Geldbeschaffung für die Bauten, sowohl privater als öffentlicher, wegzuräumen; sie wird auch eine fördernde Wirkung auf die Bauspekulation ausüben, im wesentlichen aber zur Stärkung unseres ausländischen Kapitalbesitzes, zum rascheren Wiederersatz der im Inland eingezehrten Vorräte und Wiederherstellung der früheren Lebenshaltung führen, das Baugewerbe also nur langsam berühren. Die unmittelbaren Hauptbestimmungsgründe der privaten Bautätigkeit: den Wohnungsbedarf der breiten Schichten und den Industriebau wird sie nur in zweiter Linie und auf zeitraubende Umwege beeinflussen; sie wird vor allen Dingen nur wenig daran ändern, daß innerhalb weniger Monate während der Rückkehr der Truppen etwa $2^1/_2$ Million Vollarbeitskräfte im Baugewerbe und den Lieferungsindustrien untergebracht sein sollen, daß hierzu noch Arbeitslose aus anderen Berufen hinzukommen können, und daß diese einer technisch und finanziell ungenügenden Bauvorbereitung gegenüberstehen dürften.

Auch aus etwaigen Gebietserwerbungen mit manchen dringenden Wiederaufbauten kann die breite Schicht unserer baugewerblichen Betriebe nur wenig unmittelbaren Nutzen ziehen, da, abgesehen von größeren Unternehmungen des Tiefbaues u. dgl., die meisten Unternehmer und Handwerker an einen beschränkten Umkreis gebunden sind. Rasche Abwanderung aus den Kreisen der unsteten Bauarbeiterschaft in teilweise verarmte neue Gebiete kann vom Standpunkt der Bevölkerungslehre wohl auch nicht gutgeheißen werden. Gesunde Zustände im Baugewerbe erfordern eben nicht nur eine gleichmäßige Beschäftigung der verschiedenen Gewerbearten, sondern auch eine gleichmäßige geographische Verteilung, insbesondere im Hinblick auf die bodenständigen unter den Lieferungsindustrien der Steine und Erden.

Auf dem wichtigsten Gebiete des privaten Bauwesens, dem Wohnungsbau, findet der normale Zuwachs des Bedarfes während und unmittelbar nach dem Kriege nicht statt; die Kriegstrauungen bedeuteten nur eine Milderung des Ausfalles an Familiengründungen infolge Einberufung während, und die Ungewißheit um die Lebenshaltung bzw. der Verlust durch Kriegsbeschädigung unmittelbar nach dem Kriege; hierzu kommt der Ausfall durch die Gefallenen, von dem sich ohne Kenntnis der Zahl sagen läßt, daß er einen erheblichen Prozentsatz des normalen Zuwachses von 800000 Menschen ausmacht. Eine mäßige Häufung von Unterhaltungsarbeiten, die glücklicherweise dem am meisten notleidenden Ausbauhandwerk zugute kommen dürfte, kann erwartet werden; daß eine Neubautätigkeit einsetzt, die für den ohne Zuwachs gebliebenen Bevölkerungsbestand die Wohnungsverhältnisse verbessern will, halten wir auf Grund unserer späteren Vergleichszahlen wegen des Vorausgehens dringenderer Bedürfnisse für ausgeschlossen. Alles in allem ist vom Wohnungsbau nichts zu erwarten, um so weniger, als die Finanzwelt dankbarere Gebiete finden wird, was wir bei Besprechung des Industriebaues noch andeuten. Auch im gewerblichen Bauwesen (mit Ausnahme des landwirtschaftlichen) liegen die Aussichten ungünstig. Der Kapitalmarkt wird durch die Kriegsanleihen erschöpft sein; gelingt es, durch zweckmäßige Nutzbarmachung aller Arbeitskräfte alsbald gesamtwirtschaftliche Überschüsse über den unmittelbaren Konsum zu erzielen, so müssen diese zunächst zum Ersatz der eingezehrten Bestände zur Wiederinstandsetzung und Anpassung der inneren Einrichtung der Fabriken an die neuen Absatzverhältnisse verwendet werden. Schon in Friedenszeiten fällt von den Kapitalanlagen der Fabrikindustrien durchschnittlich mehr als $^3/_4$ auf Anschaffung bzw. Vermehrung der Betriebskapitalien, Vorräte, inneren Einrichtung und Geländeerwerb und weniger als $^1/_4$ auf Neubauten; nach dem Kriege wird auch dieser Anteil vorläufig noch erheblich sinken. Ein großer Teil des in unseren Zahlenreihen reichlich bemessenen Betrages der gewerblichen Neubauten rührt von Geschäfts- und Lagerhäusern, Gasthöfen u. dgl. her; daß bei den auf Deckung dringenderer Lebensbedürfnisse gerichteten Wirtschaftsabsichten

in diesen Gebäudearten eine Baulust einsetzt, ist wohl ausgeschlossen. Örtliche Spekulationen werden daran nicht viel ändern können.

Bei den öffentlichen Körperschaften (Reich, Staat und Gemeinden) wird sich die Richtung des unmittelbaren Baubedarfes durch Anforderung von Heimen für Kriegsbeschädigte, insbesondere aber den Ausbau militärischer Anlagen in den Grenzgebieten, sowie Anschluß dieser an die alten Verkehrsnetze ändern, die voraussichtliche Vermehrung insbesondere dem Tiefbau zustatten kommen. Damit ist aber dem Baugewerbe nicht geholfen, schon wegen der Einseitigkeit dieser Arbeiten; auch können diese Mehrarbeiten ihrem Umfange nach gar nicht mit dem Ausfall an privaten Hochbauarbeiten verglichen werden.

Setzen wir uns über die Bedenken einer das Wirtschaftsleben lähmenden Sparsamkeit am falschen Platz hinweg, indem wir im folgenden die Mittelbeschaffung als eine unweigerliche Kriegslast nachweisen, so kommen wir zur Notstandshilfe weitergehender Art, die schnellstens den Ausfall der Kriegszeit decken und trotz der Zinsverluste den Hochbaubedarf kommender Jahre vorausnehmen muß und etwa bis zum Einsetzen einer ausreichenden privaten Bautätigkeit ausgleichend wirkt. Unsere Zahlenangaben sollen auch zur Klärung dieser außergewöhnlichen Verhältnisse beitragen, unter denen die Tätigkeit nicht nach dem unmittelbaren Bedarf des Auftraggebers, sondern nach der Leistungsfähigkeit des Herstellers zu bemessen ist.

Selbstverständlich können außer unmittelbaren Aufträgen auch Maßnahmen zur Stützung des Hypothekenmarktes günstig wirken. Vermutlich werden in den kommenden Jahren von selbst mancherlei neue Bedürfnisse auftreten, die im wesentlichen dem Tiefbau zugute kommen dürften und als Notstandsarbeit zum Teil ebenfalls jetzt schon in Frage kommen. Wir denken hierbei hauptsächlich an eine tiefgreifende Ausgestaltung der Wasserwirtschaft, weitgehendste Ausnutzung der Wasserkräfte für die Elektrisierung, die überhaupt berufen sein dürfte, die während des Krieges eingeleitete Erzeugung von Einfuhrgütern wirtschaftlich zweckentsprechend weiterzuführen. Der nicht zu ersetzende Rückgang in unserer englischen und russischen Ausfuhr wird uns ohnehin zwingen, das Schwergewicht des Güterumlaufes mehr nach dem Inland zu verschieben und Unabhängigkeit der nationalen Gütererzeugung unter vorübergehendem Mehraufwand für den täglichen Verbrauch noch weiter auszubauen.

Dies wird — aber erst in den folgenden Jahren — dem Baugewerbe, insbesondere dem Tiefbau, sehr zustatten kommen; namentlich die Anlagen der Wasserwirtschaft sind fast alle baulicher Art — die elektrischen Anlagen mit Dampfsammelstellen kommen allerdings dem Baugewerbe höchstens mit $^1/_5$ zugute. Bisher haben diese Aufwendungen eine verhältnismäßig bescheidene Rolle gespielt, weshalb wir sie in unseren Zahlenreihen auch nicht ausgeschieden haben. Die auf Jahre verteilten Ausgaben der privaten Großwasserkräfte (insbesondere am Oberrhein und in den Bayerischen Voralpen) fallen gegenüber dem Gesamttiefbau noch wenig ins Gewicht, die Talsperrenanlagen, die zum Teil im preußischen Wassergesetz unter staatlichem Aufwand mitgerechnet sind, ebenfalls noch nicht; jedoch ist zu erwarten, daß diese Aufwendungen in den späteren Jahren relativ größere Wichtigkeit gewinnen; ebenso werden die gemischt-wirtschaftlichen Gesellschaften, die nach Veröffentlichung von Professor Dr. Passon in elektrischen Sammelanlagen und Bahnbau Westfalens schon heute einen erheblichen Umfang aufweisen oder Zweckverbände (wie z. B. die Emschergenossenschaft) einen breiteren Raum beanspruchen. In unserer Zusammenstellung sind die bisherigen Werte ihrer dem kommunalen Bauwesen nahestehenden Bedeutung wegen in dem ohnehin nur geschätzten Betrag für die mittelgroßen Gemeinden enthalten. Alle Angaben sind vom Standpunkt des Gewerbetreibenden beleuchtet.

Als zu weitführend haben wir davon abgesehen, auch auf die sozialen Verhältnisse der im Bauwesen Tätigen einzugehen; es ist denkbar, daß einzelne Kreise, wie die der Ingenieure und Techniker, des Tiefbaues wegen der Entwurfsarbeiten unter der Ungunst der Verhältnisse überhaupt nicht zu leiden haben, während diese die mittleren und kleinen Selbständigen sowie weite Kreise der Arbeiterschaft schwer treffen können.

II.

Statistische Angaben und Gruppierung des Bedarfs und der Herstellung.

Unter Berücksichtigung des Gesagten dürfte es an Hand der folgenden Zahlenangaben zu erkennen sein, in welchem Umfange Mittel aufzuwenden und welchen Zweigen sie zuzuführen sind, damit sich ein angemessenes Verhältnis zwischen Notstandshilfen und Leistungsfähigkeit einstellt.

Zu den Zahlen selbst ist zu bemerken, daß es nicht darauf ankam, eine statistische ziffernmäßige Darstellung zu geben und so den Schein der Genauigkeit zu erwecken, sondern darauf, möglichst viele zugängliche statistische Veröffentlichungen und Erfahrungssätze zum Vergleich heranzuziehen, um mit keiner der bekannten wirtschaftlichen Tatsachen in Widerspruch zu geraten.

So können wir z. B. beim Wohnungsbau heranziehen: verallgemeinerte Wohnungsaufnahmen der Städte in Verbindung mit den üblichen Baupreisen; Veröffentlichungen von Feuerversicherungsanstalten bzw. Ausscheidungen aus solchen, Hypothekenwesen usw., auch die einschlägige Literatur.

Über das Hochbauwesen erhalten wir ferner Aufschlüsse außer den bereits genannten durch die Baustatistik des Reiches, des Bundesstaates Preußen (für das ganze Reichsgebiet entsprechend erhöht) und der Gemeinden, als den Verbrauchern, verglichen mit den Angaben der Berufsgenossenschaften, der Gewerbestatistik, der wirtschaftlichen Verbände (Bauunternehmer, Ziegeleien usw.), die Aufschluß über einige Seiten der Hersteller geben. Die Unvollständigkeit der letztgenannten Zahlen lassen sich durch technische und gewerbliche Erfahrungssätze ergänzen.

Die Genauigkeit der einzelnen Angaben ist begreiflicherweise sehr verschieden zu bewerten; um so mehr, als es dem Verfasser infolge seiner Einberufung nicht möglich war, alle gesammelten Zahlen gleichmäßig zu verarbeiten, möge es genügen, daß sich bei den Zusammenstellungen keine ernsthaften Widersprüche ergaben. Selbstverständlich sind die großen Durchschnittswerte nur mit Vorsicht auf die Bauweise eines begrenzten Gebietes zu übertragen, noch vorsichtiger auf einen einzelnen Bau, wo z. B. Steinhauerarbeit die des Stukkateurs oder Maurers ersetzen oder beschränken kann.

Zu beachten ist bei scheinbaren Widersprüchen noch folgendes:

Die benutzten Veröffentlichungen liegen zeitlich zum Teil sehr weit auseinander; um sie dennoch miteinander vergleichen zu können, haben wir sie mit entsprechenden Zuwachszuschlägen auf das Jahr 1912 umgerechnet, in dem die Bautätigkeit bei absteigender Konjunktur in Summe der verschiedenen Arbeitsgebiete tatsächlich erst mäßig unter den zeitlichen Durchschnitt gefallen war.

In manchen Großstädten geht die Entwicklung so unregelmäßig, daß z. B. in einigen bekannten Fällen der Wohnungsbau unter ein Drittel desjenigen vorausgegangener Spekulationsjahre fällt; in Summe der sämtlichen Arbeitsgebiete geht die Entwicklung stufenweise aufwärts, was sich an Hand der Berufsgenossenschaftsstatistik verfolgen läßt. Der Aufzeichnung der über Jahrzehnte sich erstreckenden Veröffentlichungen läßt sich eine Kurve im Sinne der Zinseszinsen (Exponentialfunktion) zwanglos anpassen, wie bei allen letzten Endes auf Bevölkerungszuwachs und Hebung der Lebenshaltung zurückgehenden wirtschaftlichen Erscheinungen.

Einige beachtenswerte Zuwachsanteile sind aus dem Mittel der letzten Jahre:

Vermehrung der gesamten Bevölkerung . . . . 1,35 %
(der industriellen entsprechend höher)
Zuwachs des Wohnungsbestandes an Nutzraum rund 2,00 %
Arbeiterzahl der Hochbauberufsgenossenschaften . 2,20 %
Löhne der Hochbauberufsgenossenschaften . . . 4,30 %
Arbeiterzahl der Tiefbauberufsgenossenschaften . . 4,50 %
(nicht des Tiefbaues als solchen)
Löhne der Tiefbauberufsgenossenschaften . . . . 7,00 %
Durchschnittliche Lohnsteigerung des Jahresverdienstes . . . . 2,20 %
(die Stundenlöhne steigen etwas rascher)
Steigen der Baupreise (Baustoffpreise steigen weniger rasch, ferner größere Arbeitsausbeute) . . . . 1,30 %

Da in dem umfangreichen Gebiete des Hochbaues die Einführung von Arbeitsmaschinen, zweckmäßigen Gestaltung des Betriebes, an den feststehenden Arbeitszweigen nur wenig ändert, nehmen wir den Zuwachs der Arbeiterzahl als Maßstab; er eilt dem Bevölkerungszuwachs voraus, bleibt aber hinter der Zunahme der in der Gesamtindustrie Tätigen zurück. Ganz verschieden sind natürlich diese Zuwachsanteile für die einzelnen Hilfsindustrien des Baugewerbes; im Ziegeleigewerbe erhöhte sich in den beiden letzten Jahrzehnten die Arbeiterzahl fast nicht, die Leistungsfähigkeit aber rascher als der Bedarf; in der Zementindustrie der Inlandabsatz um 6—7 %, die Leistungsfähigkeit noch rascher.

In der Zeit von etwa 10 Jahren werden sich nun für einzelne Gebiete die Werte erheblich ändern, was der Leser bei Vergleichen mit anderweitig gefundenen Zahlenangaben berücksichtigen muß, die ihm widersprechend erscheinen. Wir erwähnen dies insbesondere mit Rücksicht auf die Natursteinindustrie, deren Erzeugnisse wir wohl mit mindestens 140 Millionen Mark annehmen müssen, während eine Ergebnisstatistik der leistungsfähigen Steinbrüche von 1897 nur 58 Millionen Mark angibt. Da die Arbeiterzahl nicht sehr stark gewachsen ist, finden wir hier den Grund in der sehr wichtigen Verschiedenheit der Frachtgrundlage, der Einwirkung der starken Lohnsteigerung, der teilweisen Einbeziehung der Steinmetzarbeiten und verschiedenen betriebstechnischen Änderungen.

Zu widersprechenden Ergebnissen scheinen auch die in der Literatur über das Volksvermögen und statistischen Angaben von Feuerversicherungsanstalten, Gebäudesteuer und dergleichen enthaltenen Angaben zu führen. Auch diese Widersprüche klären sich zum Teil durch den normalen Zuwachs während der oft weit auseinander liegenden Veranlagungszeiten, durch die verschiedenen Veranlagungsgesichtspunkte und durch eine grundsätzliche Unterscheidung zwischen Buchwert, tatsächlichem Herstellungswert und einem gedachten auf Grund der heutigen Preise angegebenen Nutzwert oder volkswirtschaftlichem Wert. Je nach den Zuwachsanteilen lassen sich auch hierfür arithmetische Beziehungen entwickeln, auf die aber nicht näher einzugehen ist, ebensowenig wie auf die Schätzung der Gesamtbestände.

(Fortsetzung folgt.)

WARSCHAUER STADTBILD UND PLANGESTALTUNG.*

Von Stadtbaurat L. SCHOENFELDER, Kgl. Baurat, Düsseldorf.

Wir haben uns in Deutschland in unserem Streben, alles einzuordnen, dahin geeinigt, die Städte einzuteilen in Kleinstädte, Mittel- und Großstädte. Wir sind uns bewußt, daß der Begriff der „Stadt" kein einheitlicher, vielmehr ein sehr vielgestaltiger ist. Trotzdem läßt der Großstädter eigentlich nur Großstädte gelten, allenfalls noch Mittelstädte; die Kleinstädte sind ihm nur Dörfer. Die stattliche Zahl der Großstädte bei uns, die mehr als 100000 Einwohner haben — und das sind mehr als 40 — hat diesen, man möchte sagen, überspannten Maßstab uns in die Hand gedrückt. Wir verbinden deshalb die Vorstellung von wohlgeordneten Platzanlagen mit einer Fülle stolzer öffentlicher Bauten, von Straßen, die besetzt sind mit mehrstöckigen Hausreihen, von elektrischem Bahnverkehr und ähnlichem ohne weiteres mit dem Begriff „Stadt". Ganz besonders hat die heute schon als schädlich und unglücklich betrachtete, aber in Deutschland überall vorhandene Vielstöckigkeit der Wohnhäuser das Bild der Großstadt fest umrissen. Was dem sich nicht einordnet, ist für uns nicht nur nicht Großstadt, nein, überhaupt nicht Stadt schlechthin. Was wenige Stockwerke nur bauen läßt in seinen Gemeindegrenzen, ist nur ein „Landstädtchen". Die Verkleinerungsendigung ist schnell hinten angehängt, wenn die nähere Bestimmung „Land" vorne vorgesetzt wird. Nicht „Landstadt" heißt es, sondern immer nur „Landstädtchen", als der Inbegriff von Anspruchslosigkeit und Einfachheit, freilich auch zugleich verbunden mit dem Bilde des Behaglichen, im Grünen Liegenden, Anheimelnden.

An diesem Maßstab gemessen, gehören polnische Städte zum allergrößten Teile der Gruppe der Landstädtchen an.

* Die Abbildungen sind zum Teil von unserem Herausgeber beigesteuert. D. S.

Geschäftsverkehr im eigentlichen Sinne und in Zusammenhang damit Grundstücksspekulation und Hochbau ist ihnen fremd. Nur vereinzelt hat ein wagemutiger Zukunftspolitiker „höher hinausgewollt". Das hölzerne Bauernhaus in Blockbau ist noch stark vertreten, oft die Regel. Ganz niedrige Wohnbauten von ausgesprochen ländlicher Art stehen selbst noch an den Marktplätzen. Schindeldeckung auf den Dächern ist nichts Seltenes.

Um so mehr setzen auf solchem Hintergrunde in Erstaunen die Bilder der beiden Großstädte Lodz und Warschau, die erste Industrie- und die Hauptstadt. Das Wort eines Feldgrauen, das in Warschau an mein Ohr klang: „Hier (in Warschau) ist's ja wie ‚Unter den Linden' " ist bezeichnend für seine Überraschung gegenüber dem Vorgefundenen. Schon die Einwohnerzahl, die von Lodz mit 500000, von Warschau gar mit 1200000 angegeben wird, setzt in Verwunderung. Genau ist sie nicht zu ermitteln, obwohl die Tatsache, daß Warschau ein Einwohnermeldeamt besitzt, auf dem man in 3 Minuten die Wohnung jedes guten Bekannten ermitteln könne, im Fremdenführer als etwas Besonderes hervorgehoben wird. Immerhin wird die Fehlergrenze durch diese Einrichtung eng gezogen sein und selbst, wenn die angegebene Zahl als übertrieben sich erweisen sollte, ist die Bevölkerungsziffer noch eine beunruhigend hohe.

Nur eine stark industrielle Entwicklung einerseits, die unerwartet große Anhänglichkeit an die Hauptstadt, geradezu eine Sehnsucht nach ihr andererseits erklären solche Menschenberge. Aber noch viel mehr verwundern muß sich der Techniker, der Städtebauer über die im Verhältnis zu diesen großen Einwohnerzahlen geringen bebauten Flächen. Warschau hat ein Gelände in Anspruch genommen von etwa 3 km senkrecht zur Weichselrichtung und 7 km parallel zu ihr gemessen, wenn man das von der Stadt besetzte unregelmäßig umschlossene Vieleck zu einem Rechteck ausgleicht. Auf einer Fläche also von 21 qkm wohnen nach Abzug von Praga rund 1,05 Millionen Menschen, d. h. 50000 Menschen auf dem Quadratkilometer oder 500 auf dem Hektar. Beuster, der die Besiedelungsdichte für die einzelnen Blöcke Groß-Berlins in den verschiedenen Bauklassen ermittelt hat, kommt zu zahlen, die zwischen 1300 und 90 Menschen für 1 ha liegen bei Einrechnung des Straßenlandes. Dabei sind die Baublöcke der Bauklassen mit freierer Bebauung nicht berücksichtigt. Das Mittel nach den Berliner Untersuchungen ergibt also roh geschätzt etwa $\frac{1400}{2} = 700$ Menschen auf den Hektar. Die Zahl wird unter Einrechnung der dünner besiedelten Flächen und vor allem der Park- und sonstigen Freiflächen unter 500 ja 400 Menschen für 1 ha weit heruntergehen. Und Berlin ist die am dichtesten besiedelte deutsche Großstadt. Alle anderen bleiben an Wohndichte hinter ihr zurück. Gut beleumundet sind, was die Wohndichtigkeit anbelangt, die deutschen Städte wahrlich nicht. Das In-die-Höhe-Bauen hat bei uns einen Durchschnittsumfang angenommen, der dem Sozialpolitiker bereits recht bedenklich vorkommt. Was soll man aber, an dem Maßstab gemessen, erst von Warschau sagen!

Sieht man die Tatsache der Menschenanhäufung als feststehend an, so bleibt noch ein zweites Rätsel bestehen: man fragt sich, wo diese Menschen untergebracht sind. Meist reicht die Bauhöhe der Wohnhäuser nicht mehr als zwei Stockwerke über das Erdgeschoß, selbst an den Hauptstraßen. Zahlreiche Häuser in den äußeren Vierteln zeigen nur zwei Geschosse im ganzen. Ja, ganz ländliche Bauten nur mit einem ebenerdigen Geschosse sind noch häufig genug zu sehen.

Die Erklärung finden wir in dreierlei Richtungen. Innerhalb des einzelnen Wohnraumes ist eine übergroße Menschenzahl zusammengepfercht — gestopft voll, kann man im eigentlichsten Sinne sagen, sind die Räume. Hat schon die Zeit ohne „Wohnungsinspektion" in Deutschland eine unzulässige Überfüllung der einzelnen Zimmer unserer Kleinwohnungen gezeitigt, so ist das in Warschau noch viel schlimmer. Unsere in die Stadt ziehende Landbevölkerung ist eben doch immer noch wesentlich verwöhnter, stellt höhere Ansprüche an die Bewegungsfreiheit innerhalb der Wohnungen, als die polnische. Schon bei der Landbevölkerung herrscht eine Anspruchslosigkeit, die für uns ganz unverständlich ist. Sie überträgt sich auf die Stadt. Die Schädigungen, die der Raumüberfüllung außerhalb der Stadt nicht im gleichen Maße anhaften, weil die Lufternährung in der Zeit, die außerhalb der Wohnung verbracht wird, so viel ergiebiger ist, steigern sich hier, weil die Stadtluft an sich so unendlich viel schlechter ist.

Nun aber muß zweitens berücksichtigt werden die Enge der Bebauung auf der Fläche des einzelnen Grundstücks. Ein Blick durch die Toreinfahrten in die oft ganz engen Höfe, auf die vielen Seiten- und Hintergebäude gibt eine sprechende Erläuterung dazu. Nur in Italien finden wir heute noch etwas Ähnliches, in Genuas Hafenvierteln. Es war einmal ebenso, vielleicht noch etwas schlimmer in den Altstadtvierteln von Amsterdam und der anderen Seestädte einschließlich der deutschen.

Das Dritte, das Eigenartigste aber ist, daß man die gesundheitlichen Verhältnisse des Luftraumes für das Wohnen nicht etwa zu verbessern trachtet, sondern sie neuerdings noch verschlechtert. Wenn bisher die Bauhöhe der Häuser drei und vier Stockwerke anfwies, so sind neuerdings sieben zugelassen, ganz besonders in den jüngst hinzugezogenen Außenvierteln zwischen der Hauptnordsüdlinie, der Marszatkowska und Okojsowa greift diese Bebauung Platz, und zwar vielfach an derselben Stelle, wo noch vor kurzem einstöckige Bauernhäuser standen, ja sogar noch stehen. Der Schein, daß neuerlich an Stelle einer alten verbrauchten Kate ein prunkvoller, zunächst auch äußerlich und innerlich sauber ausschauender Mietspalast tritt, hat Behörden und Publikum getäuscht über den wahren Erfolg solch einer Wohnungspolitik. Auf Parzellen von 25 zu 35 m und noch weniger, also von rund 870 qm, finden wir 75 bis 94 Mieter untergebracht. Die Familie nur zu vier Köpfen gerechnet, ergibt das im Durchschnitt 300 bis 400 Menschen. Die Fruchtbarkeit polnischer Familien läßt aber auf stärkere Kopfzahl schließen. Schon die Fünfzahl erbringt 500, die Sechszahl gar 600 Bewohner in einem Hause. Der erste Hof hat bei einer Gebäudehöhe von $7 \cdot 3{,}8 = 26{,}6$ m, im Mittel also je nachdem 25 bis 27 m, Abmessungen von 11:16 m; ein zweiter, der unter Umständen von einem fensterlosen Nachbarbrandgiebel abgeschlossen wird, ist noch enger. Es ist selbstverständlich, daß die drei oder vier untersten Stockwerke in ihren nach den Höfen gelegenen Zimmern nie einen Strahl Sonne bekommen, und selbst die an der Straße liegenden Räume der gleichen Geschosse werden heute nur deshalb noch besonnt, weil ihnen gegenüber nur drei- oder gar zweistöckige Häuser

stehen aus früherer Zeit. Auch die höher liegenden Räume können nur einzelne halbe und ganze Stunden besonnt werden. Ganz unerträgliche Zustände müssen dort entstehen, wo diese Bauweise sich auszubreiten beginnt. Wie Schimmelpilze sprießen solche Wolkenkratzer schon in allen Straßen der Stadt in die Höhe. Man kann nur hoffen, daß noch in letzter Stunde eine einsichtsvolle Stadtverwaltung mit ihrem Blick in die Tiefe dringt und sich klarmacht, welchen schweren Schaden sie am Volkskörper der Hauptstadt sich einnisten läßt.

Soweit die Wohnungspolitik der Stadt. Sie gibt ihr ein sehr eigenartiges Gepräge für den, der sehen kann, der sich durch die Außenseiten der Straßen nicht täuschen läßt. Ja, im Grunde können sie auch nicht täuschen. Die Bedürfnislosigkeit oder, nennen wir sie ruhig beim rechten Namen, die Ärmlichkeit und geringe Sauberkeit, die hinter den Häuserfronten wohnt, dringt durch bis an und auf die Straßen. Die Läden sind trotz mancher guten Auslagen und Ausstattungen doch nicht recht auf der Höhe.

Wenn man sich erinnert, daß in Deutschland auf der Werkbundausstellung in Köln 1914 die Schaufensterkunst als besonderer Kunstzweig aufgetreten ist und man dann zur Überzeugung kam, solcher Anregungen bedürfe es gar nicht, diese Kunst übe man schon vielfach straßenweise, so kann man, an diesem Maßstab gemessen, Warschaus Läden nicht hochstellen. Schaufensterform und -gestaltung schwingen sich selten zu einer höheren Stufe auf. In jetziger Zeit übersieht man das leicht, weil man zufrieden ist, wenn es in einem Laden überhaupt etwas zu kaufen gibt. Aber es ist nicht wegzuleugnen, es ist so. Und dasselbe ist's mit den Gasthöfen und Kaffeehäusern. Wenn man Vergleiche mit Köln oder Breslau, mit Hamburg oder München ziehen wollte, mit Städten also, die an Einwohnerzahl um die Hälfte oder wenigstens ein Viertel hinter Warschau zurückbleiben, würde man enttäuscht sein. Erste Gasthöfe hier in Deutschland sind doch mit allem ausgestattet, was man sich nur denken kann an Vorräumen, Sälen, Zimmerbequemlichkeiten. Solche gibt es in diesen Städten nicht einen nur, nein, gleich mehrere. In Warschau kann höchstens einer auf diese Stufe gestellt werden. Es ist eben auch hierbei die Einwohnerzahl nicht das Ausschlaggebende. Der Verkehr ist's, der End- und noch mehr vielleicht der Durchgangsverkehr, der fehlt in Warschau, mindestens der anspruchsvolle, der solche vornehme Gasthöfe verlangt. Die Beschaffenheit des Fremdenverkehrs drückt der Stadt den Stempel auf, und so kommt es, daß Warschau als eine im modernen Sinne glänzende Stadt im ganzen nicht bezeichnet werden kann. Schon der Umstand, daß kaum eine Hausteinfassade zu finden ist an den neueren Monumentalbauten, den Verwaltungsgebäuden, Banken, Vergnügungsanlagen oder dergleichen spricht dafür. Stuck, den Haustein durch seine weite Ausladung nachahmend, täuscht uns über den wirklichen Baustoff. Das auf billige Blendung Berechnende ist überall herauszufühlen. Daß selbst für die mächtige russische Kirche auf dem Saski-Platz neben ihren schimmernden Glasmosaiken über den Portalen für die Flächen nicht Sandstein, sondern nur ein hellgrauer Verblendziegelstein verwendet ist, kann als Merkmal in diesem Sinne gelten.

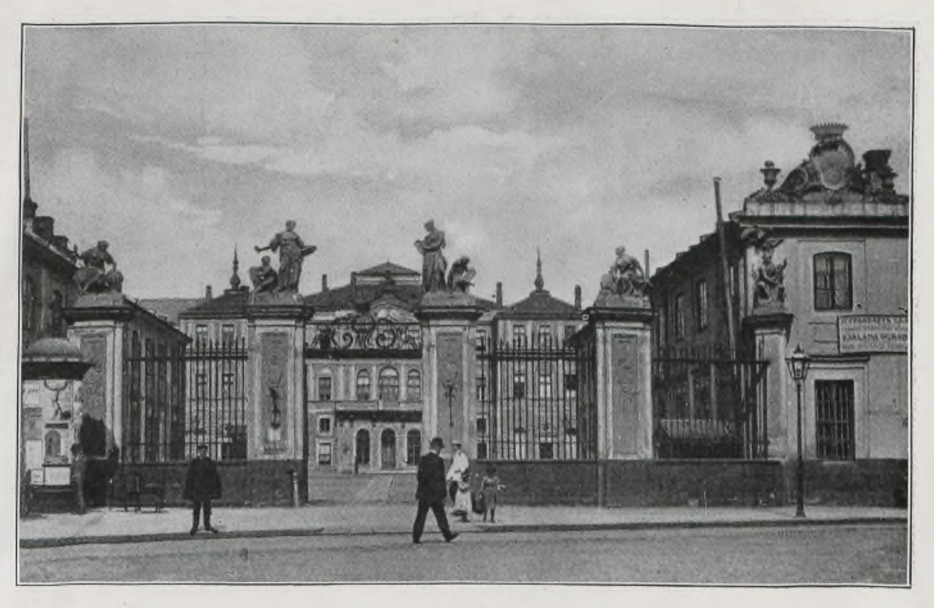


Abb. 3. Brühlsche Palast.

Warum nun aber, so fragt man sich, wirkt die Stadt trotz alledem großartig? Wenn man die zurzeit recht kümmerlichen Bahnhöfe hinter sich und durch die um den Außenring sich herumziehenden Arbeiter- und Krämerviertel sich durchgefunden hat bis zum innern Stadtkern, so übt die Stadt einen starken Eindruck. Woher kommt das? Die Antwort ist schnell gegeben: Geschichtlich zurückliegende Zeitabschnitte ließen den Reichtum des ganzen Landes



Abb. 4. Heilige Kreuz-Kirche.



Abb. 5. Schloß Wilanow.

Zuerst die Monumentalbauten. Der barocke Herrschaftshof hat im Palast Brühl (Textbild 3) am heutigen Saski-Platz einen hoch monumentalen Vertreter gefunden. Der bischöfliche Palast in der sogenannten Krakauer Vorstadt, jetzt der Hauptstraße der Stadt, steht, wenn auch etwas später entstanden, an Wert kaum hinter jenem zurück. Die Verunstaltungen, die heutige Ladenausbrüche in den Seitenflügeln hervorgebracht haben, sind zu bedauern. Das Aufwendigste und in seiner Gesamterscheinung alle übrigen Paläste Überragende aber ist der Palast Krasinski (Abb. a Tafel 16), an einem großen Platze, der nach ihm benannt ist, mit eigenem Park. Der Palast selbst ist später vom Staate angekauft worden und heute für das Appellationsgericht eingerichtet. Seine Eintrittshalle allein schon zeigt die vornehme Durchbildung des ganzen Baues.

in die Hauptstadt zusammenströmen. Adel und Geistlichkeit wetteiferten mit dem sächsisch-polnischen Hofe und konnten an Glanz und Aufwand sich nicht genug tun. Gerade die Veräußerlichung, die in der Zeit Augusts des Starken und seiner Nachfolger Platz griff, hat in Warschau blendende Spuren hinterlassen. Kein Adel war vielleicht so geeignet und bereit wie der polnische, das Gaukelspiel mitzumachen, das ihm von dem kleinen Nachahmer des Versailler Sonnenkönigs Ludwig XIV. vorgeführt wurde. Ihm nach wollte jedes Adelsgeschlecht in Warschau in der unmittelbaren Nähe des Herrschers seinen Palast bauen. Nicht genug konnte sich die Geistlichkeit tun an aufwendigen Kirchen und Domen. Die herrschende Kunstweise, das Barock, gab mit seinen weiträumigen gitterverschlossenen Vorhöfen an den Straßen und den in Hufeisenform um sie herumgestellten Dienerschafts- und Herrenhäusern die erwünschte Gelegenheit zur Prachtentfaltung. Tracht und angeborene Haltung der Bevölkerung paßte zu solcher auf das beste. Nur eins wird damals noch mehr in die Augen springend gewesen sein: der gewaltige Gegensatz zwischen reich und arm, zwischen diesen Fürstenhöfen und der Hütte des armen Mannes. Wenn heute noch in den Klein- und Landstädtchen dieser Widerstreit auf Schritt und Tritt auffällt an dem Nebeneinander von ärmlichster Hütte und wohlhäbigem Hause, wenn noch heute in einem großen Ort wie Lodz das Bretterhaus neben dem Hotel Esplanade die Fremden mit überzeugender Kraft hinweist auf dieses völlige Fehlen einer gewissen Einheitlichkeit der Bevölkerung, einer Ausgeglichenheit: einst muß der klaffende Spalt noch viel mehr hervorgetreten sein, der heute unbefriedigende Eindruck, der der Millionenstadt anhaftet, muß einstmals ins Groteske ausgeartet sein. Der orientalisch-asiatische Gegensatz von Herr und Knecht wird kaum irgendeinen so sprechenden Ausdruck gefunden haben in einer abendländischen Stadt wie in Warschau.

Das soll uns aber gewiß nicht hindern, dem einzelnen Bauwerk volle künstlerische Gerechtigkeit widerfahren zu lassen, das, was der Stadtplan an reizvollen Punkten aufweist, zu studieren, die bedeutsamen verkehrstechnischen Anlagen nach ihrem wahren Werte einzuschätzen. Die verschiedenen großen Zeiten haben auch große Baumeister vorgefunden.

Weisen diese Profanbauten, denen sich ebenso viele kirchliche an die Seite stellen, auf die große Zeit Warschaus in der Mitte und der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts, die Zeit etwa von 1645 bis 1695 hin, so bilden andere Bauten eine zweite Gruppe, deren Entstehung weniger weit rückwärts zu suchen ist, etwa in der Mitte des 18. Jahrhunderts, 1737—68. Starke italienische Einflüsse machen sich in dieser Zeit geltend, italienische Meister, Corazi, Belloti, Baccarelli, Marconi, Molly, nehmen das Dekorative an den Bauwerken in die Hand. Besonders ist es ein Teil der großen Kirchen, wie die Heilige Kreuz-Kirche (Textbild 4), die jener Zeit ihre Entstehung verdanken. Aber auch der Profanbau blüht. Das Schloß Wilanow (Textbild 5) von Belloti ist wohl der glänzendste Beweis des Könnens jener Periode. Eine dritte bedeutsame Epoche ist die um 1815—40 herum, in der die Alexanderkirche (Abb. d Tafel 16) entstand, und endlich folgte die letzte Blüte vor unseren Tagen gegen 1885—90. Es würde einer besonderen Darstellung bedürfen, kritisch nur die hauptsächlichsten der öffentlichen und privaten Bauten, die Warschaus Monumentalgeschichte verkörpern, zu würdigen. Durch alle Zeiten zieht sich wie ein roter Faden die Anlehnung an Italien. Kirchliche Einflüsse mögen dabei mitgesprochen haben. Selbst noch in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts ahmte man an den Wohnhausfassaden (Abb. b Tafel 16) die Verhältnisse und Einzelformen florentiner und römischer Palazzis in Putzbau nach, bis endlich in neuester Zeit Anklänge an Pariser und Wiener Fassaden sich Geltung verschaffen.

Auffallend ist das völlige Fehlen eines oder mehrerer Stadtviertel mit Einzelwohnhäusern. Weder für den Bessergestellten noch gar etwa für den kleinen Mann sind Eigenheimsiedelungen zu finden. Der wohlhabend gewordene Bürger fühlte sich doch in Warschau unter der russischen Regierung nicht recht behaglich und verzehrte bisher sein Geld vielfach außer Landes. Für den kleinen Mann aber in weitherziger sozialer Fürsorge einzutreten, liegt den maßgebenden Kreisen noch ganz fern. Dieser Mangel an sozialem Empfinden drückt sich auch noch in einer anderen Erscheinung aus: Grünflächen sind sehr spärlich verstreut über das ganze Wohngebiet, Spielplätze für die Jugend sind gar nicht zu finden. Außer dem Saski- und dem Krasinski-Park findet sich in der einwohnerreichen Stadt nichts an

öffentlichen Erholungsplätzen. Und doch, wie stark das Bedürfnis nach solchen, beweisen die jeden leidlich warmen Tag in der Mittagspause dicht besetzten Bänke in eben diesen Anlagen. Es bestehen wohl noch eine Anzahl größerer und kleinerer baumbestandener Flächen. Sie dienen aber wissenschaftlichen Zwecken, dem botanischen oder pomologischen Institut, oder gehören zu Krankenhäusern und sind dem größeren Publikum verschlossen. Selbst die Lazienkigärten mit dem reizenden Schlößchen (siehe Textbild 6) sind gitterumfriedet und werden abends geschlossen. Einen Grünring um die westliche Hälfte der Stadt zu legen, etwa in der Entfernung vom Stadtkern wie die heutigen Kirchhöfe, und diese in sich aufnehmend, wird die Stadt weiterhin nicht umgehen können. Der Ring muß schon sehr breit sein, kaum weniger als 1 km im Mittel, sonst ist bei der schon begonnenen Hoch- und Dichtbebauung das dort in Warschau aufwachsende Geschlecht zu einer Verkümmerung geradezu verurteilt. Noch ist die Gelegenheit, abzuhelfen, vielleicht vorhanden. Im Süden, über die Lazienkigärten und das Gelände einer der Kasernen hinweg den Anschluß suchend an die großen vorhandenen Grünflächen, auf dem linken Weichselufer könnte mit Hilfe von eben in der Entstehung begriffenen Parkstreifen ober und unterhalb der Trzeki most, der dritten Brücke und ihrer wohl denkbaren Fortsetzung bis hinter die Eisenbahnbrücke ein geschlossener, dann sehr abwechslungsreicher und schöner Grünring geschaffen werden. An den sträflichen Unterlassungssünden anderer Großstädte auf diesem Gebiete, gerade auch deutscher, sollte sich die Warschauer Verwaltung ein abschreckendes Beispiel nehmen.

Der Stadtplan — Doppeltafel 14/15 — in der schlechten Darstellung, wie er heute nur zu haben ist, gibt dem Beschauer zunächst rechtungenügende Auskunft. Bei näherer Betrachtung schält sich aus ihm als besonderes Gebilde der innerste Stadtkern heraus, von der im Halbkreis ihn umziehenden Powale eingeschlossen und mit seiner einen Ecke an die Zufahrtsstraße zur mittelsten der drei vorhandenen Weichselbrücken angrenzend. Diese Fläche, offenbar den alten Brückenkopf einer vor Zeiten vorhandenen ersten Weichselbrücke darstellend, zeigt in etwas verschobenem Zustande das Rechteckschema der gegründeten Kolonialstadt, wie es im Osten typisch ist, sich angliedernd an den in der Mitte liegenden großen rechteckigen Markt, den Stare miasto (Abb. e Tafel 17), und an einer Ecke die Burg, das heutige Schloß, am Zamkoplatz als starken Verteidigungspunkt in seine Umwallung aufnehmend. Das Ufer fällt hier steil zur Weichsel ab. Der tiefliegende Streifen zwischen der Uferstraße und der nächsten parallel laufenden war Überschwemmungen ausgesetzt und deshalb anfangs noch nicht anbaufähig. Von der Höhe herab beherrschte Burg und Stadt den Weichselübergang vollständig.

Aus der Burg, die einst wie die Ordensburgen Preußens in Blockbau errichtet war, ist heute nach vielen Bränden und Wiederaufbauten das barocke Königliche Schloß (Abb. f derselben Tafel) geworden. Der steile Flußabhang ist in einen Park verwandelt, der in mächtigen Steinterassen am Ufer unten ausklingt (Abb. g). Die Altstadt ist durch die gleichen Schicksale mit der Burg verbunden gewesen. Die gotische Kathedralkirche von Warschau in ihrer Mitte weist auf ein Entstehungsjahr zwischen 1250 oder 1300 hin. Dagegen verdankt die Mehrzahl der Altstadthäuser wie das heutige Schloß erst dem 17. Jahrhundert ihre jetzige Gestalt. 1604 bis 1665 sind die Jahreszahlen, die man auf den Türbogenschlußsteinen findet, und auch die Formengebung selbst weist auf diese Zeiten hin. Vier-, ja fünf- und sechsstöckige, zum Teil von hinten her über das vordere Dach



Abb. 6. Schlößchen Lazienki.



Abb. 7. Treppengäßchen in der Altstadt.

noch um ein Geschoß erhöhte, nur drei bis vier Fenster breite Häuser umstehen den Markt. Eiserne Schlagläden vor den Erdgeschoßfenstern erzählen von Unsicherheit ihrer Bewohner. Der Höhenunterschied zwischen der eigentlichen Stadthochfläche und dem Weichselufer wird hier in der Altstadt durch steile Treppen zwischen schmalen Mauerschlitzen überwunden (Textbild 7). Fast italienisch mutet eine solche Situation an. Von den Terrassen des Königspalastes senkten sich gewölbte Treppenläufe zur Weichselbrücke herab (Abb. h der Tafel 17).

Um diesen alten Stadtkern in breitem Halbring entwickelten sich nun mehr oder weniger unregelmäßig die Straßenzüge der Vorstadt bis an den Sächsischen Garten und nach Süden noch ein Stück über ihn hinaus. Die Bezeichnung „Krakauer Vorstadt", welche heute noch die Hauptstraße Warschaus führt, ist Beweis dafür. In dem ehemaligen Vorstadtring, um das alte Königsschloß haben sich ja auch in der Barockzeit, der Zeit Augusts des Starken, die Großen des Reiches ihre Paläste gebaut. Der Brühlsche Palast am Sächsischen Garten ist der sprechendste Ausdruck dieses Zeitabschnittes, der mit der Neuentstehung der Altstadt zusammen und in die Mitte des 17. Jahrhunderts fällt. Jenseits dieses ersten Wachstumsringes, dessen Grenze nach Westen etwa die Nalewski bildet, nimmt die Folgezeit das alte Rechteckschema wieder auf. Schmale, bis auf 36 m Tiefe heruntergehende, sehr lange Baublöcke werden gebildet, die nur selten durch Querstraßen unterbrochen werden. Auf Entfernungen bis zu 800 m ist manchmal zur Nebenstraße keine Verbindung möglich. Nur die Annahme, daß früher Hausdurchgänge, die später weggefallen sind, den Verkehr vermittelten, macht derartige Verhältnisse erklärlich. Die geringe Tiefe einzelner Blöcke führt zu sehr ungünstigen Hofabmessungen. Der Sächsische Garten mit seiner Ostwestlage hat sich in früheren Jahrhunderten offenbar weiter nach Westen noch vorgeschoben und der Ausdehnung dieses Rechteckschemas nach Süden ein Halt geboten. Südlich von ihm hat dasselbe Straßensystem eine etwas veränderte Hauptachse bekommen. Zwischen der Elektoralna und des Panska finden wir deshalb noch einmal eine unregelmäßigere Geländeaufteilung, deren Entstehung mit der Bebauung eines großen Teiles des Sächsischen Gartens zusammenfällt. Erst weit im Süden des Stadtgebietes, da, wo für die Bewohner des Kaiserlichen Gartens, des Ogrod Lazienki, das Bedürfnis entstand unmittelbarer Verbindungen zu den neuerstandenen Bahnhöfen, haben die Straßen noch einmal eine andere Neigung zur Flußachse erhalten.

An Hauptverkehrsadern ziehen sich durch dieses Straßennetz nach dem bedeutsameren und wohlhabenderen Süden hin in der Verlängerung der Krakowski, der Krakauer Vorstadt, der Nowi Swiat bis zur Alexanderkirche und jenseits dieser die Aleja Udjasdowska, die bis über die Lazienkigärten hinausreicht. Der Straßenzug begleitet zuerst die obere Grenze des Steilufers der Weichsel in einem solchen Abstande, daß gerade noch die Tiefe eines großen Grundstücks übrigbleibt zwischen ihm und der Straße. Erst der Nowi Swiat rückt weiter von der hohen Kante ab, derart, daß östlich von ihr noch Stichstraßen möglich werden zum Flußufer hin, die zum Teil vor Gartengrundstücken endigen. Die Flächen auf dem hochliegenden Ufer haben innerhalb der Krakauer Vorstadt zunächst für öffentliche Gebäude sehr vorteilhafte Verwendung gefunden. Das Gouvernementsgebäude, die Universität, Kirchen und Herrenhäuser schauen von ihren dortigen Standplätzen weit über den Strom und ergeben in ihrer Gesamtheit vom jenseitigen Praga aus ein großartiges Stadtbild (Doppeltafel 14/15), das an Basel und Ofenpest erinnert. Erst die Flächen östlich des Nowi Swiat sind für Wohnhausviertel aufgeteilt und gewähren vom Strome her einen weniger günstigen Anblick.

Annähernd parallel zu dieser einen Ausfallstraße ist eine zweite durchgeführt, westlich, in einem Abstande von etwa 800 m, die Marszatkowska (Abb. i Tafel 18). Sie läuft nach Norden in einer besorgniserregenden Weise auf den Sächsischen Garten gerade zu, augenblicklich stumpf vor der Krolewska endigend. Nördlich des Gartens stoßen in annähernd gleicher Richtung die Nalewki und die Pokorn in das Vorstadtgelände vor. Wenn man berücksichtigt, daß auch noch eine zweite Ausfallstraße, die Dzika, die allmählich in die Powaskowska übergeht, in ausgesprochen nordwestlicher Richtung aus der Stadt hinausführt, so sieht man die Gefahr vor sich, daß eines Tages zwischen den südwärts führenden und den beiden nach Norden gehenden Hauptverkehrszügen, deren Endpunkte heute nur auf Zickzacklinien um den Park herum miteinander in Beziehung gesetzt sind, eine gerade Verbindung angestrebt werden wird, und daß zur Erzielung einer solchen ein weiterer Teil des Sächsischen Gartens geopfert werden muß. Sollte der Zeitpunkt wirklich einmal eintreten, dann wird hier eine städtebauliche Aufgabe ersten Ranges zu lösen sein.

Gegenüber diesen beiden Nordsüdlinien verbinden den Osten mit dem Westen zwei andere Straßenzüge, deren östliche Anfangspunkte gegeben sind durch die beiden Weichselfahrbrücken. Von der älteren, der Alexanderbrücke, westwärts führt der allerdings in der Altstadt und auch weiterhin mancherlei Windungen durchmachende Zug der Senatorska, Elektoralna, Chlodna, Wolska, Kaliska. Von der neuen, erst in den letzten zehn Jahren über den Strom geschlagenen Trzecibrücke führt dagegen eine um so geradere Prachtstraße, die breite, baumbesetzte Aleja Jerosolimska nach Westen, und zwar gleich zu den wichtigsten Verkehrspunkten dort, dem Wiener und dem Kalischer Personenbahnhofe und damit auch zu dem mit letzterem verbundenen Warschauer Güterbahnhof. Die Jerosolimska bildet mit ihrer stattlichen Länge von 4,5 km bis zur Flußgrenze und ihrer schon einen Kilometer vorher beginnenden Viaduktbildung aus Eisenbeton ein Ingenieurwerk ersten Ranges, bestimmt, vor allem auch mit Hilfe der Weichselbrücke die großen Parkflächen der Vorstadt Praga näher an Warschau heranzuziehen.

Sowohl der letztgenannte wie der oben beschriebene Straßenzug haben sich organisch aus dem Stadtplan heraus entwickelt. Anders die einzige Schrägverbindung, die Dwarda, die in der Zabia und der Graniszna ihre Fortsetzungen findet um den Sächsischen Garten herum zur Senatorska. Ganz brutal zerschneidet sie in spitzem Winkel die Häuserblöcke, hervorgegangen aus dem Bedürfnis, den Güterbahnhof mit dem Stadtinnern und durch dieses hindurch mit der Alexanderbrücke in Beziehung zu setzen.

Auch an anderer Stelle hat man in wenig rücksichtsvoller Weise einen Straßendurchbruch ausgeführt. Die Wierzbowa mußte nach Errichtung der russischen Kathedrale auf dem Saski-Platz nach der Laienmeinung die Bielanska mit diesem Platz ganz verbinden. Kaltblütig wurde demnach der Durchbruch vollzogen, ganz unbekümmert um die Verwüstungen, die man an dem Brühlschen

Palaste anrichtete, indem man ihm einfach eine Ecke wegschnitt.

Das ist überhaupt der Eindruck, den das Straßenbild Warschaus im Beschauer hinterläßt: es fehlt an der ordnenden Hand, die widerstreitende Notwendigkeiten milde ausgleicht, allen Schwierigkeiten gerecht zu werden sich bemüht, jeden zu seinem Recht kommen lassen möchte. Den Eigenheiten russischer Regierungskunst entsprechend, wird einfach befohlen und über jede Art Einspruches ohne weiteres hinweggegangen. Es verursacht dem konservatorisch geschulten Westländer zuweilen geradezu körperlichen Schmerz, zu sehen, wie viele und große baukünstlerische Werte in diesem Warschau schon verlorengegangen sein müssen, und man dankt es aufrichtig der deutschen Heeresverwaltung, daß sie die alte Polenstadt nicht zerschossen und gestürmt, sondern die Russen durch Umfassung genötigt hat, den Platz zu räumen. Nicht nur, daß so die sämtlichen Verkehrsanlagen der Stadt, vorab die leistungsfähigen Personenbahnhöfe und der Güterbahnhof, als militärisch an diesem Knotenpunkte unendlich wichtige Faktoren der Kriegführung erhalten geblieben sind. Auch an geschichtlichen Denkmalen aus einer mehr als dreihundertjährigen Geschichte war auf die Weise viel zu retten, dessen Verlust man doch als einen unersetzlichen hätte bezeichnen müssen. Freilich, eine geordnete Denkmalpflege wird je früher, je besser, eingerichtet werden müssen, damit nicht weiter bei Straßendurchbrüchen so wie einstmals verfahren, damit andererseits aber auch das noch vorhandene in Ehren gehalten und vor dem vielfach sichtbarlich drohenden Verfall geschützt wird. Die Umgebung alten Baumgrüns ist für jedes Baudenkmal von Wert. Man darf es aber nicht überwuchern lassen, wie in Warschau vielfach geschehen, so daß die Paläste schließlich wie die Dornröschenschlösser überwachsen oder wenigstens verwachsen dem suchenden Auge fast entgehen. Jede Art Schmuckgrün verlangt eben viel Unterhaltung, Säuberung und Beschnitt, die Einfriedigungen müssen in gutem Zustande bleiben. An all dem fehlt es. Es ist, als ob für die notwendigen Unterhaltungsarbeiten der Stadt kaum je genug Geld dagewesen wäre. Das Bild wiederholt sich, wenn man das Straßenpflaster ansieht oder die Baumpflanzungen oder die öffentlichen Gebäude. Von den Flußufern gar nicht zu reden. Die bilden in allen Städten ein besonderes Kapitel, das erst bei geordneter Wasserwirtschaft und geregeltem Schiffsverkehr in Angriff genommen wird. Nicht mehr sorglos in den Tag hineinzuleben, sondern in die Zukunft weit vorausschauen zu dürfen, das Glück — denn ein Glück, ein höheres Glück ist das — wird man der Stadtverwaltung Warschaus wünschen und gönnen dürfen.

Von Platzbildungen ist kaum eine zu finden, die dem anspruchsvolleren Beschauer freudige Zustimmung abnötigte. Weder für solche nach mittelalterlichem Vorbilde ist die rechte Ruhe und der feine Sinn vorhanden gewesen, noch auch hat die Barock- oder die neuere Zeit völlig Befriedigendes schaffen können. Der unruhige Geist des Volkes einerseits, die politischen Wirren und Wechselfälle andererseits haben das Entstehen künstlerisch vollendeter Plätze bisher verhindert. Der Stare miasto, der alte Markt, erfordert Beachtung wegen seiner Geschlossenheit, seiner italienisch schmalen, himmelhohen Häuser, aber ihm fehlt alle Vornehmheit. Der Theaterplatz hätte etwas werden können oder könnte es noch. Das Theater (Abb. c Tafel 16), das mit seinen Nebenbauten die ganze eine Langseite des Platzes einnimmt, ist mit seiner durchgehenden Erdgeschoßsäulenhalle und dem die Front beherrschenden wohlgegliederten Mittelbau bedeutsam genug, um dem Platz den Stempel aufzudrücken. Aber schon die gegenüberliegende Seite mit dem Rathause nimmt den angeschlagenen Akkord nicht auf. Seine Hauptmittelachse ist gegen die des Theaters verschoben, es fehlen seinem Mittelflügel die passenden Seitenteile. Die Kopfseiten des Platzes fallen ganz aus dem Rahmen. Immerhin könnte der Rathausbau einmal so vervollständigt werden, daß in Verbindung mit einer durchgreifenden Veränderung des Grüns auf der Fläche ein wertvolles Ergebnis sich erzielen ließe, das dann in Verbindung mit gesetzlichen Bestimmungen, die den späteren Neubau der Kopfseiten beeinflussen, zu einem wirklich schönen Theaterplatze führte.

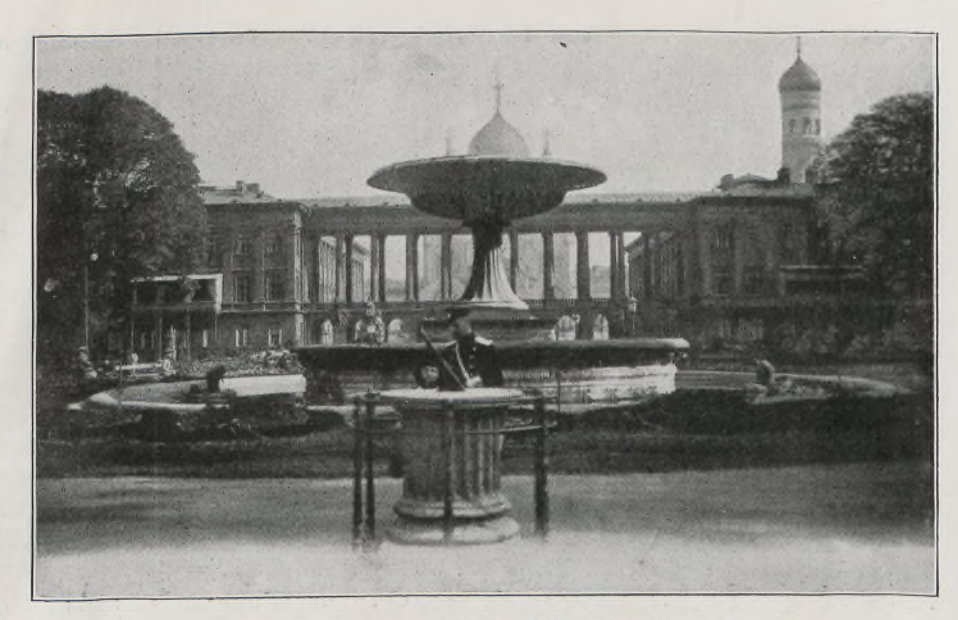


Abb. 8. Brunnenschale im Sächsischen Garten.

Der Sächsische Platz hat einen ebenso vielversprechenden Anlauf genommen. Der Sächsische Palast weist in seiner doppelt abgestuften U-Form, nach dem Platz hin sowohl wie nach dem Sächsischen Garten, eine Größe auf. Die offene Säulenhalle, welche die beiden getrennten Flügel zu einem Bau zusammenschließt, mit der davorstehenden feingezeichneten Brunnenschale (Textbild 8) gibt ein köstliches Bild. Aber sofort wird man enttäuscht, wenn man durch die Torbogen auf den Platz und der russischen Kathedrale gegenübertritt. Es fehlt das feine künstlerische Empfinden, und so ist es ähnlich auf dem Krasinskiplatz (Abb. a Tafel 16), dem Bankplatze, dem Wareckiplatz (Abb. k Tafel 18), dem mit der Alexanderkirche und allen anderen. Abgeklärte westliche Kultur ist mit brodelnder, unausgereifter östlicher zu stark durchmischt, als daß bisher etwas wirklich Vollendetes hätte herauskommen können.

Daß ein sehr ernstes Vorwärtsstreben die städtische Verwaltung trotzdem erfüllt, beweisen um so deutlicher die neueren Maßnahmen auf dem Gebiete verkehrstechnischen Fortschrittes. Der Ausbildung der Aleja Jerosolimska in ihrem letzten Stück vor der Weichselbrücke als Viadukt

wurde schon Erwähnung getan. Die Brücke selbst, jetzt zerstört, ist ein stattliches Werk, ihr Eingang wird von turmartigen Baukörpern flankiert, die sich auch auf der ganzen Länge der Zufahrtsrampe noch mehrmals wiederholen, so diese zu einer Art Via triumphalis ausgestaltend. Die von der Höhe der Rampe zum tiefliegenden Flußufer überleitenden Fußgängertreppen sind in ihnen passend untergebracht. Mit großem Geschick ist nun aber an dieser Stelle, wie an mehreren anderen noch, die Fahrverbindung von der Höhe der Stadthochfläche zum Flußkai hergestellt (Abb. 1 Tafel 18). Eine Schleifenrampe überwindet hier die beträchtliche Höhe von 9 m. Die Böschungen sind heute längst bepflanzt, und die Rampe ist so ganz in die neuen städtischen Grünanlagen, welche die auf der Abbildung vor dem Beschauer liegenden Flächen heute bedecken, einbezogen. Nicht weit von der Jerosolimska führt da, wo zwischen dem Nowi Swiat und der Dobra eine entsprechend breite Fläche vorhanden, die Tamka in allerdings ziemlich starker Steigung — sie wird kaum weniger als 1 : 8 betragen — von oben nach unten. An einer weiter nördlich liegenden Stelle ist die kurze und daher steile Obosna durch die weiterausholende Sewerynow fahrbar gemacht. Die geistvollste, geradezu vollendete Lösung aber ist gefunden in der Achse des Sächsischen Platzes, neben dem Hotel Bristol. Dort ist wahrhaft eine Spiralstraße (Abb. m Tafel 18) konstruiert, wohl die einzige überhaupt in Europa. Einen Höhenunterschied von rund 10 m überwindet sie mit einer Spiralrampe von 500 m Mittellinienlänge bei einer durchschnittlichen Steigung von 1 : 50. Besseres Personenfuhrwerk fährt sie im Trab hinauf. Wie die Brücke, mit der die obere Schleife die untere überquert, ausgebildet ist, zeigt die Abbildung. Das Ganze ist eine geniale Lösung, die beweist, daß man in bergigem Gelände vor keiner noch so schwierig erscheinenden Aufgabe zurückschrecken soll.

So bietet Warschau das Bild einer Gemeinde, die zu sehr großen Hoffnungen berechtigt, wenn es vielleicht auch noch nicht alle Erwartungen erfüllt, mit denen man an eine solche Millionenstadt in Deutschland heute herantritt.

MITTEILUNGEN.

WIEN. — DER UMBAU DER ALTSTÄDTISCHEN PLÄTZE. Von der modernen Baubewegung werden gegenwärtig die beiden benachbarten Plätze, die „Freiung" und „Am Hof", zwei der stattlichsten und besterhaltenen Altwiener Freiräume, besonders schwer getroffen. In beiden Fällen geht es zunächst um die Erneuerung alter Hausbestände: „Am Hof" wurde das alte Kriegsministerium, an Stelle der Babenberger Burg, auf der „Freiung" werden einige Wohnhäuser durch einen Bankbau ersetzt; schon diese Wandlung des Bauzweckes entwertet das Lebensbild der Plätze und führt es jener wirtschaftlichen Einförmigkeit zu, für die doch immerhin eine neue großstädtische Notwendigkeit, die des zentralisierten Geldverkehrs, spricht. Daß dabei vortreffliche, die Wiener Baukultur mitbezeichnende Architekturen, meist klassizistischer Richtung, fallen, würde man hinnehmen, wenn nur die neuen künstlerischen Ersatz bieten. Nun steht eine schon, die neue Bank „Am Hof", und erfüllt — sie mag innen noch so zweckmäßig geraten sein — jenen Anspruch an die äußere Erscheinung nicht. Doch das hängt untrennbar mit der städtebaulichen Seite der Frage zusammen.

Das Bauwerk spielt zunächst in die Raumwirkung jener Platzwand „Am Hof", die von der Kirche zu den neun Chören der Engel beherrscht wird. Ihre Situation in der Mitte und ihre starke Bewegung zwingt das beiderseits Anschließende zur Unterordnung. So wars auch früher. Die beiden flankierenden Baukörper brachten die Tiefenbewegung der Mitte mehr in die Fläche zurück, faßten sie straffer zusammen und führten sie so dem Abbruch am offenen Gassenraume zu. Jetzt bietet die geschlossene Masse der neuen Bank dem vollgegliederten Kirchenbau ein stumpfes Gegengewicht, das auch durch seine Einseitigkeit stört. Aber — und das ist fast wichtiger — der Neubau gehört auch dem Fernbild der „Freiung" an, das er gerade in der Hauptrichtung abschließt. Hier tritt der klobige Würfel in ausschließliche Wirkung, das schwere, hohe Dach überschneidet beim Vorschreiten die Kuppel der Peterskirche mit einem flachen Winkel, der dem Auge die Befriedigung an dem Ausgleich von Kraft und Last schlechthin verwehrt.

Und in der gleichen Hauptachse der „Freiung" droht jetzt das neue Unheil. Der Eckblock im Heidenschuß, zwischen Renngasse und Tiefem Graben, wird niedergelegt. Die Situation wird erhalten bleiben. Aber die Verhältnisse? Früher traf den hierher gerichteten Blick die besondere Lebhaftigkeit des kubischen Wechsels, und ein Rest davon hatte noch die Gegenwart erreicht. Dadurch wurde — trotz der breiten Öffnung im Heidenschuß — die Wahrnehmung des trennenden Gelenkes zwischen Platz und Platz aufs äußerste gefördert. Jetzt werden vier Häuser zu einem. Das steigert die Gefahr, daß eine unbewegte Masse der flauen Verbindung zweier unterschiedlicher Freiräume Vorschub leistet, statt die Trennung ihrer Charaktere an einem entscheidenden Glied herauszuarbeiten. Die vielfach bewiesene Verständigkeit der beiden Architekten, die mit dieser Aufgabe betraut wurden, wird mit einigem ernsthaften Willen hier leicht einen Ausweg finden. M. E.

DER WIEDERAUFBAU GALIZIENS. Von Prof. Dr. Max Eisler (Wien). Den Umfang der Aufgabe wird man aus einigen Zahlen ungefähr entnehmen können. Ein Land dicht blühender, namentlich mittlerer und Kleinsiedlungen ist zerstört worden. Von seinen 82 Bezirken blieben bloß 8, sämtlich im Umkreise von Krakau, unbeschädigt. Für die übrigen sind bisher in 59 die Kriegsschäden annähernd erhoben worden. Fast 700 Gemeinden sind verschieden schwer betroffen worden. Zwei Drittel davon haben weniger als die Hälfte ihres Baubestandes eingebüßt, ein Drittel mehr als das. Schlägt man zu den bereits festgestellten Zerstörungen von Wohn- und Wirtschaftsgebäuden die noch nicht gezählten, sondern nur abgeschätzten Trümmer öffentlicher Anlagen, dann kommt man zu der ungeheuerlichen Ziffer von rund 700000 verwüsteten Baulichkeiten. Der Wiederaufbau nur dieser Bauwerke wird — 7—8000 Kronen als Durchschnittspreis für das Einzelhaus genommen — einen Aufwand von $1^1/_2$ bis 2 Milliarden erfordern. Dabei bleibt der Schaden, den die Kunst und der besonders hart mitgenommene Großgrundbesitz erleidet, unberechnet. Man erwäge noch, was an technischen und Industrieanlagen in einem Land von so weitläufigem Verkehrsnetz und so starkem und ausgebreitetem Bergwerkswesen zugrunde ging, und wird daran die ganze Größe der Neuarbeit beiläufig ermessen können.

Professor Theodor Bach von der Technischen Hochschule in Prag und Oberbaurat Eduard Engelmann haben im Auftrage der Zentralvereinigung österreichischer Architekten das Land bereist und einer Versamlung von Fachleuten über ihre Erfahrungen in Wort und Bild anschaulich berichtet. Was bisher, in den wenigen Monaten seit der Säuberung vom Feinde, dort geleistet wurde, fällt fast ausschließlich der militärischen Organisation zu. Es ist selbstverständlich nur Notstandshandlung, Ausbesserung und einstweilige Aushilfe. Aber die Achtung vor der Leistungsfähigkeit und Bereitschaft unseres Heeres gewinnt hier einen neuen, jedermann überzeugenden Grund. Gestützt von einer geordneten bautechnischen Industrie und dem besonderen Geschick unserer Genietruppe, ist das Verkehrswesen wieder brauchbar gemacht, die Rohölgewinnung — trotz vernichteter und noch nicht arbeitsfähiger Anlagen — gesteigert, für vorläufiges Obdach reichlich gesorgt.

Wir erfuhren auch näher, was schon im guten Gange ist: die Herstellung von Notunterkünften für 58000 Familien — wieder abgesehen von der fortwährend zurückströmenden und der nach Rußland abgeführten

oder ausgewanderten Bevölkerung —, die Erhebung der Kriegsschäden durch besondere Kommissionen und beamtete Ingenieure, die Vorbereitung von Stadtregulierungsplänen und die Beschaffung von Baugeldern durch Kriegskreditanstalten. Und wir erfuhren von dem, was nach der Meinung der Berichterstatter angestrebt werden müsse: von Bauberatungsstellen, Enteignungsgesetzen und von Grundverkehrskommissionen, die besonders die Erhaltung selbständiger Bauernwirtschaften betreiben sollten. Das alles sei ja grundsätzlich bereits vorgesehen, bedürfe aber einer besseren, weiterblickenden Richtungsbestimmung.

In den Reden der Abgeordneten und in der Zustimmung ihrer Hörerschaft war ein gemeinsamer Unterton vernehmbar, der sich zum Schlusse recht deutlich gab und auch der zusammenfassenden Entschließung den Rahmen lieh. Man wird ihn besser verstehen, wenn man nur bedenkt, daß diese Unternehmung, vorläufig abseits von der reichsbehördlichen und provinzialen, aus nichtgalizischen, besonders Wiener Bau- und Wirtschaftskreisen kommt. Galizien uns, nicht den Galiziern! Unser Baugewerbe, unsere Bauindustrie, unsere Baukunst liegen wirtschaftlich im argen. Unser ist das Reichsgeld, das an die Erneuerung gewendet wird. Unser muß der Ertrag sein. Wir vermißten in dieser vielfach begründeten Schlußfolgerung nur die eine Voraussetzung: Unser ist die Fähigkeit! Und gerade die entscheidet hier. Wir sollten doch ein solches Ding nicht bloß auf uns, sondern zunächst auf sich selber beziehen. Wir sollten die Arbeit sehen, nicht das Geschäft. Wenn wir nur den Standpunkt wechseln, wie anders wird der Ausblick! Dann kommt die ganze, gemeinsame Größe des Werkes herauf, seine soziale und künstlerische Würde, und wir werden — je nach unserem reinen Vermögen — die dienenden Vollstrecker einer sittlichen Forderung.

Was sie, so gesehen, anbietet, wird dann nicht als günstige Gelegenheit für alle, sondern als Pflicht der hier Berufenen erscheinen. In einem Lande mit vorwiegend ländlichen Siedelungen sollen Bauernwirtschaften erneuert werden, — also müssen Baumeister mit ländlicher Erfahrung und ländlichem Verständnis, vertraut mit der zwischen Vorgebirge und Flußebene schwankenden Natur des Bodens, verwachsen mit der wirtschaftlichen und sozialen Bedingtheit heran, aber beileibe nicht westliche Stadtmenschen. Die Mittelsiedelung herrscht dort unter den städtischen Formen vor, — also muß der Baumeister dem mittel-, nicht dem großstädtischen Element entnommen werden. Die reichen Ansätze für eine volkstümliche Bauweise sollen verständig genutzt und weitergeführt werden, also braucht es volkskundige Baumeister, die der nationalen, deutschen, polnischen und ruthenischen Verwurzelung dieser Bauweise, ihrer kolonialen, also abgeleiteten und ihrer bodenständigen, also ursprünglichen Herkunft völlig inne sind, und nicht solche, von denen wir eine nette Anpassung des „Schweizer Stiles" nun auch für galizische Zwecke zu fürchten hätten. Freilich, die Wiener Baukunst müßte die Führung bekommen; denn sie ist eine Kunst von führender Kraft, und was sie an richtender, regelnder Tatkraft besitzt, darf für diesen Anlaß nicht ungebraucht bleiben. Im Deutschen Reiche haben sich für eine ähnliche Aufgabe solche führende Kräfte — wir denken recht selbstlos — zur Verfügung gestellt und sind angenommen worden. Tun wir's ebenso, aber nicht bloß dem Scheine, sondern dem Sinne nach. Es geht um eine Mitarbeit, die bei aller Rücksicht auf das Ortsständige und Überlieferte das leitende Recht des modernen Baudenkens sichert. Wer hier vom Reichsgedanken spricht, hat die Wahrheit für sich, — aber er muß seine angedeutete Darstellung meinen und sie als Reichspflicht nehmen, nicht als Reichsrecht.

Der Platz, wo die vorgeschrittene Wiener Baukunst das bestimmende Wort erhalten muß, braucht dann nicht lange gesucht zu werden. Die Stadtregulierungspläne werden von Zentralbehörden und Amtstechnikern immer wieder aufs gleiche Schema gebracht, die Einheit des Ursprungs führt hier zur Einförmigkeit im Ergebnisse. Aber auch den Ortsbehörden und -Baumeistern, die leicht in ein vielfältiges, motivisches Spiel geraten, kann diese Aufgabe nicht allein überlassen werden. Es geht um die äußerst schwierige Frage der Kreuzung von Typ und Individuum im Neusiedelungswesen. Hier ist ein frischer Zustrom gerade unserer vollreifen und besterfahrenen städtebaulichen Veranlagungen vor allem nötig. Denn die Anlage ist die Wurzel alles Übels und aller Schönheit.

Erst dann geht es ums Haus und hier wieder um Typ und Individuum. Hier muß die Bauberatungsstelle entschieden eingreifen. Und sie wird es vernünftig nnd zweckmäßig, auf den Siedlungsverein bedacht, wieder nur tun können, wenn sie sich den Rat vom zuständigen freien Künstler holt. Wo der in Wien zu finden ist, wird nicht gar beschwerlich ermittelt werden. Nicht in einem Lager, sondern in allen. Man muß nur wieder das Sehen in Kreisen und Vorteilen, parteilichen und persönlichen, aufgeben und zur weiten Sache ein weites Herz fassen. Dann wird man sich auch die Mühe des Suchens ersparen können, — die wirklich Berufenen werden sich selber stellen.

Es braucht nur neue Richtungsbestimmung, allerdings eine sehr gründliche. Man wird sie am besten unserem modern geführten, gerade jetzt wieder trefflich bewährten Arbeitenministerium überlassen, das sich auch dieser Sache schon anzunehmen beginnt.

Nachwort. In den wenigen Tagen seit der Niederschrift dieser Ausführungen hat der Ausblick auf das geplante Riesenwerk eine neue Trübung, im entgegengesetzten Sinne, erfahren. Eine amtliche Landesstelle für die Wiederaufrichtung Galiziens ist gegründet und auch ihre Bauabteilung — wider jedes Erwarten — ganz ausschließlich galizischen Kräften anvertraut worden. Damit steht jetzt das andere Übel vor der Tür: ein schrankenloser Provinzialismus, der das neue Siedlungsbild des Landes, das Kind des Reichskrieges, den neu berechtigten Zusammenhängen mit dem Reichsbild und der zeitgemäßen Reichskunst entzieht. Die Forderung nach dem Ausgleich der beiden Gegenströmungen wird dadurch noch dringender, der Weg, auf dem er zu finden wäre, bleibt derselbe.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Zusammengestellt bezw. besprochen von THEODOR GOECKE, Berlin.

KUNSTHISTORISCHER ÜBERSICHTSPLAN VON WIEN. Maßstab 1:25000. Aufgenommen von Prof. Dr. Hugo Hassinger. Mit kurzem erläuternden Text. Preis 4 Kronen, auf Leinwand gespannt 7 Kronen. — Kartographische Anstalt G. Freytag & Berndt, Ges. m. b. H., Wien und Leipzig 1915.

Vor drei Jahren erschien vom selben Verfasser und im gleichen Verlage ein kleiner Plan des I. Bezirkes, der Altstadt von Wien, als erste kunsthistorische Darstellung eines Stadtbildes und als ortsgeschichtlicher Führer. Nunmehr legt der Verfasser einen das ganze Wiener Stadtgebiet umfassenden kunstgeschichtlichen Übersichtsplan vor.

Auf dem grau gehaltenen Unterdruck des Freytagschen Übersichtsplanes von Wien 1:25000 erscheinen in fünf verschiedenen Farben die mittelalterlichen (romanischen und gotischen), die im Renaissance- und Barock-, im klassizistischen, Empire- und Biedermeierstil gehaltenen Bauten sowie die von städtischer Kunstentwicklung unberührten dörflichen Haustypen, welche durch Jahrhunderte hindurch stets wieder in denselben bodenständigen Formen erscheinen, aufgedruckt. Die baulichen Erzeugnisse der eines eigenen Zeitstiles entbehrenden letzten sieben Jahrzehnte wurden farblos belassen.

Das Mosaik der aus dem Plane farbig hervorgehobenen Bauten und Denkmale setzt das beim Durchwandern des Großstadtstraßengewirres kaum mehr erkennbare, hier aber klar umrissene Bild des alten geschichtlichen, an künstlerischen Baudenkmalen reichen Wien zusammen. Die alte Kaiserstadt mit ihrem Kranz der Vorstädte, den Vororten und stadtnahen Dörfern des Weingebirges und der Ebene liegt vor uns ausgebreitet mit ihren den verschiedenen Jahrhunderten und Kunstzeitaltern entstammenden Kirchen, Palästen, Bürger- und Bauernhäusern. Wie diese alten Siedlungskerne von der wachsenden Großstadt umsponnen wurden, wie die Weltstadt Wien entstand und wuchs, enthüllt sich hier dem aufmerksamen Beobachter.

Im Vorwort zu dem Plan führt der Verfasser aus, wie er sich seinen Gebrauch im geographischen, geschichtlichen, Zeichen- und Kunstunterricht denkt, wie er ihn als Führer auf Lehrgängen und Kunstwanderungen, als Erzieher zur Heimatliebe, zum künstlerischen Sehen und Genießen bei unserer Jugend gebraucht wissen will.

Darüber hinaus kommt dem Plane als getreues Abbild des Stadtbildes unserer Tage wissenschaftliche Bedeutung zu. Das schwindende Altwien findet eine wachsende Zahl von Liebhabern und Bewunderern.

WASMUTHS MONATSHEFTE FÜR BAUKUNST. Heft 4, II. Jahrgang. (Architektonische Rundschau, XXXII. Jahrgang.) Aufsatz von Prof. Dr. A. E. Brinckmann-Karlsruhe „Baukunst und Baumeister in Petrograd von seiner Gründung bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts" mit 2 Lageplanausschnitten von etwa 1715 und 1753 und dem Lageplan von 1830, 35 Architekturbildern der Stadt nebst dem Grundrißentwurf für die Kasankathedrale und der Abbildung eines Schnittmodells für die Isaakkathedrale, ferner 5 Architekturbildern der Schlösser Peterhof und Tzarskoje Sjelo sowie 2 Abbildungen von Modellen des Smolniklosters.

DIE WOHNUNGSFÜRSORGE, Zeitschrift für Boden-, Bau- und Wohnungsreform. Heft Nr. 1/2, III. Jahrgang (Wien), u. a. mit einem Bericht über die vierte österreichische Wohnungskonferenz und mit der ersten Hälfte eines Aufsatzes über „Die innere Blockfront" von Regierungsbaumeister Damm in Hannover.

HELDENEHRUNGEN UND KRIEGSDENKMÄLER. Kundgebung der Königlichen Akademie der Künste und der Königlichen Akademie des Bauwesens zu Berlin im Februar 1916. Gedruckt bei Otto v. Holten, Berlin C.

DIE ANLAGE DER NEUZEITLICHEN GROSSSTADT UND IHR AUFBAU in Nr. 6 der Zeitschrift des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine 1916 von Regierungsbaumeister a. D. Dr.-Ing. Former in Königsberg i. Pr. mit einem Schema für die moderne Großstadt, das die Erinnerung weckt an ein verwandtes hier wiedergegebenes Schema einer idealen Stadtanlage, des von Möhring, Piel und Rogg 1912 verfaßten Wettbewerbsentwurfes zu einem Generalbebauungsplan für Groß-Düsseldorf. Das danebenstehende Textbild zeigt die Nutzanwendung auf die Grundform des Entwurfes. Indem wir diesen Gedanken der Vergessenheit entreißen, bedauern wir lebhaft, daß das Ergebnis des bedeutsamen Wettbewerbes niemals veröffentlicht worden ist. Schade — nicht um die darauf verwendete Arbeit, denn diese wird die Stadt Düsseldorf mehr oder weniger schon zu verwerten wissen, sondern darum, daß dieser und auch wohl noch mancher andere Gedanke darin, der weiterzuwirken vermöchte und demnach von allgemeinerer Bedeutung für den Städtebau ist, in den Mappen verborgen bleibt!

Das Schema des Herrn Former schließt sich denjenigen an, die im Gegensatz zur früher beliebten ringförmigen die strahlenförmige Stadtanlage bevorzugen, und zwar nicht nur mit Verkehrsstrahlen, sondern auch — nach dem erstmaligen Vorschlage von Eberstadt, Möhring und Petersen im Wettbewerbe für Groß-Berlin — mit ebenso gerichteten Grünanlagen in den Räumen zwischen den Verkehrsstrahlen.

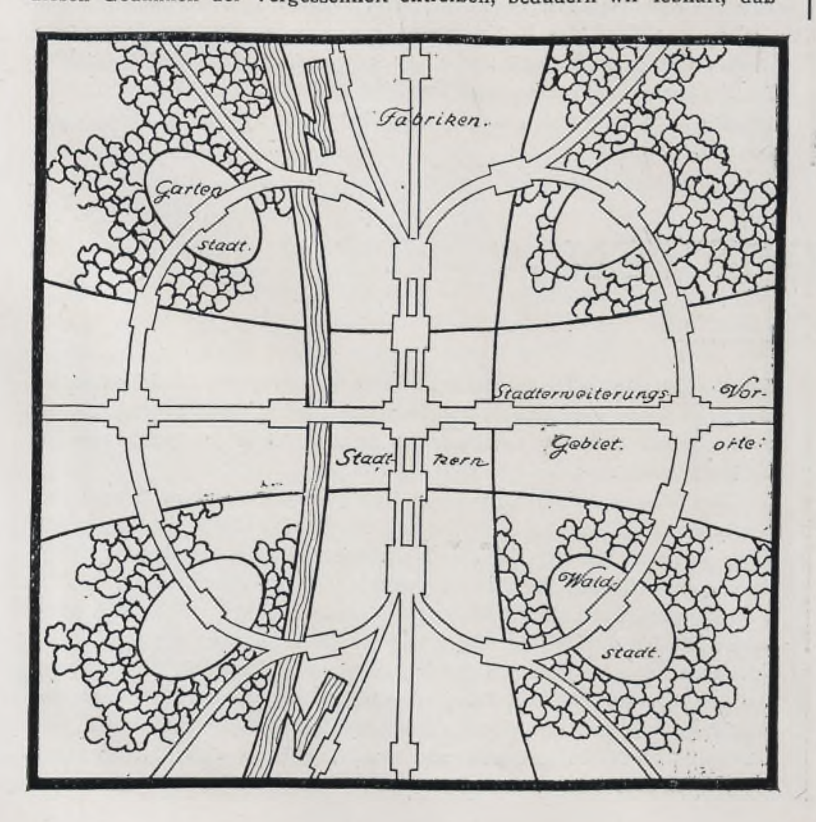
KLEINGÄRTEN ALS FÖRDERER DER KRIEGERHEIMSTÄTTEN. Von Harry Maaß, Lübeck, Sonderabdruck aus dem „Vortrupp" (Jahrgang 1916, No. 4), Halbmonatsschrift für das Deutschtum unserer Zeit, herausgegeben von Dr. Hermann, M. Popert und Hans Paasche. Verlag von Alfred Janßen, Hamburg.

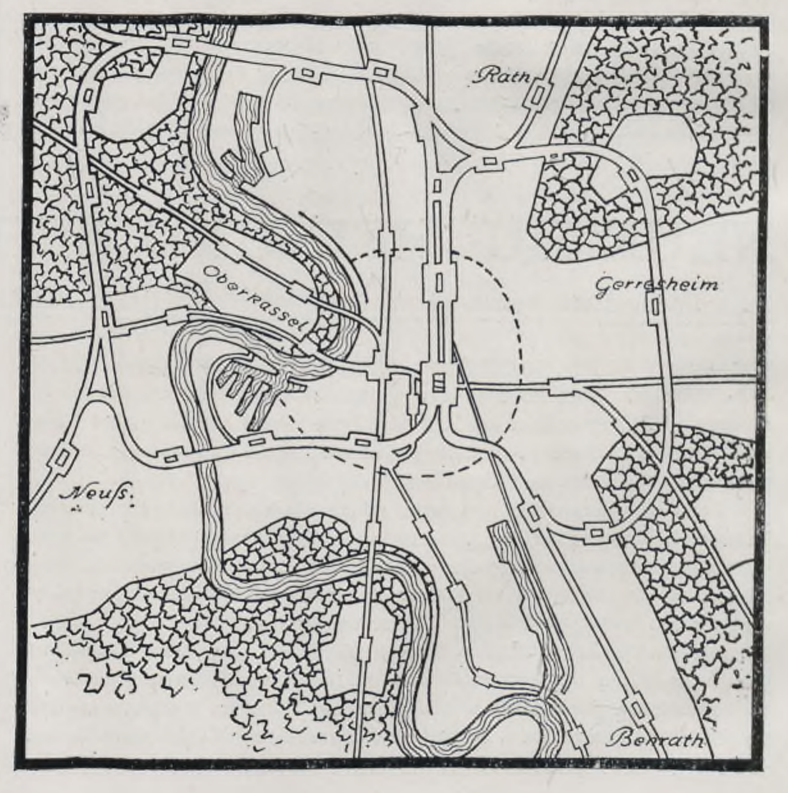
Der Verfasser schließt mit den die Absicht des Schriftchens zusammenfassenden Worten: „Der Weg zur Heimstätte mit ersprießlichem Gartenschaffen führt über den Kleingarten."

BERICHT ÜBER DIE VERWALTUNG DER RESIDENZSTADT POSEN für die Zeit vom 1. April 1914 bis 31. März 1915, mit einem Vorworte des Oberbürgermeisters Dr. Wilms, der damit einen vielseitigen Einblick in das Leben einer großen Stadt während des Krieges bietet. Hofbuchdruckerei W. Decker & Co., Posen.

ERLÄUTERUNGSBERICHT UND BEMERKUNGEN ZUM GENERAL-BAULINIENPLAN FÜR DIE STADT PIRMASENS. Verfaßt von Architekt Otto Lasne, Königl. Professor in München. Mit einem Stadtplan 1 : 8000 als Manuskript gedruckt.

Eine Druckschrift von 86 Seiten in Großquartformat und drei in den Text eingedruckten Abbildungen, den Stadtplan aus den letzten Regierungsjahren des Landgrafen Ludwig IX. (gestorben 1790) und zwei Bauwerke jener Zeit darstellend. Eine Riesenarbeit steckt in diesem Entwurfe für eine verhältnismäßig kleine, aber im Auf und Ab des Geländes (die Stadt liegt auf sieben Hügeln — der Unterschied zwischen ihrem tiefsten und ihrem höchsten Punkt beträgt 68,5 m) stark verbaute Stadt, deren Einwohnerzahl in schneller Entwicklung von 21000 im Jahre 1890 auf 38500





im Jahre 1910 gewachsen ist. Die Schriftleitung hofft, den Plan demnächst veröffentlichen zu können. Er ist der ganzen Sach- und Stadtlage nach natürlich ein individueller Plan, der nur von einem vielerfahrenen Städtebauer in freiem Auftrage gelöst werden kann, zumal dazu eingehende und langwierige Studien an Ort und Stelle erforderlich sind.

Im übrigen bietet die Schrift ein warnendes Beispiel dafür, wie gefährlich es ist, die Entstehungsgeschichte der Stadtanlage aus dem den gegenwärtigen Bestand darstellenden Stadtplan ablesen zu wollen, wie es in einigen Veröffentlichungen der letzten Zeit geschehen ist. Straßenführung und Stadtgrundriß sind ohne gleichzeitige Berücksichtigung der Aufteilung des Stadtgrundes und Stellung der Stadtmauertore, die wieder mehr oder minder von der Örtlichkeit mitbestimmt werden, nicht zu erklären — so wenig wie die Dorfgrundrisse ohne Rücksicht auf die Gewannteilung.

IST DAS KLEINHAUS DIE IDEALE WOHNFORM? Von Regierungsbaumeister A. Cüddow. Sonntagsbeilage Nr. 13 zur „Vossischen Zeitung" Nr. 158 1916.

Der Verfasser meint, in der formalen Bildung des Schlagworts: Los von der Mietskaserne — hin zum Eigenheim! liege eine kleine Unehrlichkeit. Wir meinen in der von ihm gestellten Frage auch. Denn er sieht darin schon von vornherein nicht die ideale Wohnform, obwohl er sich bemüht, Licht und Schatten beider Wohnformen möglichst gerecht gegeneinander abzuwägen. Dabei hat er jedoch die Hauptsache übersehen, nämlich daß die Mietskaserne eine Ergänzung durch öffentliche Grünanlagen und Laubenkolonien erfordert, während das Eigenheim einen Hausgarten bietet. Es würde sich wohl verlohnen, in die Kostenberechnung diese beiden Faktoren einmal mit einzubeziehen — dann käme sicherlich ein anderes Ergebnis heraus. T. G.



BERICHTIGUNG. In Heft 10/11 des „Städtebau" von 1915 ist ein kleiner Irrtum auf Tafel 61 unterlaufen. Dort soll es bei Bild f und g heißen: Israelsdorfer Allee in Lübeck, und nicht, wie vermerkt: Wredsdorfer Allee in Lüneburg.

In München starb am 7. Februar der ARCHITEKT und Städtische BAURAT WILHELM BERTSCH, der Vorstand der Stadtbauamtlichen Abteilung für Stadterweiterung und Hochbau IV. Bartsch wurde im Jahre 1901 der Nachfolger von Theodor Fischer, des ersten Vorstandes der 1893 geschaffenen Abteilung. Der Verstorbene war auf dem Gebiete des Schulhausbaues vielfach tätig; besonders bekannt sind aber seine Ausstellungsbauten im Bavariapark. Neben den genannten und einigen weiteren Hochbauten anderer Art waren die Stadterweiterungsfragen in München das Hauptgebiet der Tätigkeit des Verstorbenen. Die abgeschlossene Arbeit seines Amtsvorgängers, der Generalbaulinienplan der Stadt, wartete nur der Bearbeitung im einzelnen und fortwährenden Anpassung an die neuen, in den Anschauungen neuer Zeit und neuer Erfahrungen begründeten Forderungen. Es lag Bertsch dabei besonders am Herzen, das Schöne, das in Bauwerken vergangener Zeit oder in der unberührten Natur noch erhalten war und ist, möglichst zu schützen und dieses Bestreben leitete ihn bei Vorschlägen für Altstadtregelungen und bei Aufschließung neuer Bebauungsgelände, die besonders von den Gebieten der in die Stadt neu einverleibten Vorortsgemeinden gebildet werden. Die Bestrebungen des „Isartalvereins", der Schöpfung Gabriel von Seidls, und alle Heimatschutzbestrebungen fanden seine Unterstützung, wo sein Amt ihm Gelegenheit hierzu gab. Sein Hang für das ruhige Landleben ließ es ihm als besondere Pflicht erscheinen, an dem allgemeinen Bestreben mitzuwirken, möglichst vielen das Wohnen in landhausmäßig bebauten Vierteln nahe der Stadt auf billige Weise zu ermöglichen.

Im Sinne neuzeitlichen Städtebaues sah Bertsch selbstverständlich mit der Festlegung der Baulinie diese seine Aufgaben nicht erfüllt; wo nur immer möglich, machte er seinen Einfluß geltend, um beim Anbau der Straßen jene Unschönheiten fernzuhalten, die die große Unruhe und die Zerrissenheit in die Erscheinung vieler unserer städtischen Straßen bringen.

Eine besondere Freude war Bertsch noch zuletzt, daß ihn der Stadtrat von Zürich in das Preisgericht über einen Gesamtbebauungsplan für Zürich und Vororte wählte. A. Blößner.

Zum VORSTANDE DER ABTEILUNG FÜR STADTERWEITERUNG IN MÜNCHEN ist als Nachfolger von Wilhem Bertsch der Oberingenieur A. Blößner ernannt worden, zu dessen Wahl wir die Stadtverwaltung nur beglückwünschen können. Hat sich doch Blößner auf dem Gebiete des Städtedbaus schon in Fachkreisen mannigfache Anerkennung erworben.

Die in unserer Mitteilung in No. 12 vorigen Jahres über das Sehicksal des HAUPTBERATUNGSAMTES FÜR OSTPREUSSEN geäußerten Befürchtungen sind leider im vollen Umfange eingetroffen. Der Geheime Baurat Fischer kehrt nicht wieder in sein Amt zurück; während eines ihm gewährten Erholungsurlaubs ist der jüngere Verwaltungsbeamte zum Oberregierungsrat ernannt worden.

Weshalb Fischer von seinem Amte weichen mußte, ist bei der zweiten Beratung des Haushaltsplanes für die preußische Bauverwaltung im Hause der Abgeordneten Gerlach (Zentrum) mit erfrischender Deutlichkeit gesagt und damit auch weiteren Kreisen bekannt gegeben worden. Es ist die alte Geschichte — der Staat setzt nicht gern den Sachverständigen mit an den Regierungstisch und behält sich von Fall zu Fall vor, ob und wie weit er dem Gutachten des Sachverständigen folgen will oder nicht.

ÜBER DIE BETEILIGUNG VON KUNST UND HANDWERK AN DEM WIEDERAUFBAU IN ELSASS-LOTHRINGEN hat der Vorsitzende des Elsässisch-lothringischen Kunstgewerbevereins, A. Herborth in Straßburg einen Bericht erstattet, aus welchem zu ersehen ist, daß bereits im Frühjahr 1915 auf Anregung des Vereins ein aus Vertretern von Kunst und Gewerbe zusammengesetzter Ausschuß ins Leben getreten ist, um in erster Linie den Künstlern und Gewerbetreibenden der Reichslande einen Anteil an den Wiederaufbauarbeiten zu sichern und sie vor einem sie benachteiligenden auswärtigen Wettbewerbe zu schützen. In einer Eingabe an das Kaiserliche Ministerium sind die vom Standpunkt der Heimatkunst beim Wiederaufbau zu stellenden künstlerischen Anforderungen dargelegt und die Heranziehung der im Lande ansässigen Kräfte gewünscht. Kunst und Handwerk sollen dann zu einem gemeinsamen Geschäftsunternehmen zusammengeschlossen werden, durch die Schaffung von Werkstätten für Elsässisch-lothringische

Heimatkunst welche, ohne in die Selbständigkeit des einzelnen unliebsam einzugreifen, Aufträge für den Wiederaufbau selbst ganzer Bauten und innerer Einrichtungen unter Führung der einheimischen Architekten übernehmen und die Gewähr für neuzeitliche, dem Charakter des Landes entsprechende stilvolle und gediegene Arbeiten bieten würden, und deren Tätigkeit sich auch auf die Denkmäler und Gräber unserer gefallenen Kämpfer erstrecken könnte.

DIE FIRMA KRUPP IN ESSEN läßt zurzeit auf ihrem Gelände zwei Arbeiterheime für ledige Angehörige ihrer Werke errichten, in denen je 280 Personen Aufnahme finden sollen. In Verbindung mit den Heimen wird dort auch für die Beköstigung der Arbeiter eine Küche mit Speisesaal errichtet. Ferner hat die Firma Krupp auf einem Gartengelände sechs größere Barackenbauten errichten lassen für die Unterbringung lediger Arbeiter. Zwei davon wurden bereits in Benutzung genommen.

IN LÜBECK SOLL EINE ALS GARTENSTADT GEDACHTE KRIEGERHEIMSTÄTTE errichtet werden, und zwar sollen mit Gärten versehene Heimstätten verschiedener Größe geschaffen werden. Die Ansiedelung wird so groß werden, daß der Bau einer eigenen Kirche, einer oder mehrerer Schulen, der Bau von Verwaltungsgebäuden und eines Wasserwerkes erforderlich wird. Für die Kriegerheimstätten ist ein schön gelegenes Gebiet in der Nähe der Stadt in Aussicht genommen. Es schließt sich an ausgedehnte Waldungen an, die die Siedelung gegen rauhe Nord- und Ostwinde genügend schützen. Das Gelände liegt am Wesloer Wald bei Arnimsruh und ist heute ein vielbesuchter Ausflugsort der Lübecker. Es ist historischer Boden; denn hier unternahm am 5. September 1813 Major von Arnim einen Versuch zur Befreiung Lübecks von den Franzosen, wobei er den Tod fand. Ein Denkmal erinnert an die geschichtliche Begebenheit.

DIE MECKLENBURGSTRASSE IN LEIPZIG. Über das Ausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für die künstlerische Gestaltung der Überführung der Mecklenburgstraße unter Leipziger Künstlern wird uns mitgeteilt: Von den eingereichten Entwürfen hat der Rat auf Vorschlag des Ausschusses zur Erwerbung von Arbeiten Leipziger Künstler und Kunstgewerbler folgende Entwürfe angekauft: Architekt Georg Wünschmann (1000 Mk.), Architekten Wilh. Halle und Pflaume (je 600 Mk.), Architekten Reichel & Kühn und Herold (je 400 Mk.).

DEM KREISE ORTELSBURG ist eine größere Summe überwiesen worden, welche als Belohnung für besonders gelungene WOHNHAUSHOLZBAUTEN kleinerer Landwirte Verwendung finden soll. Der Bau von Wohnhäusern aus Holz wird sich besonders da empfehlen, wo es schwer möglich ist, die nötigen Ziegel für den Bau von massiven Häusern bei der großen Bautätigkeit, die sich im Frühjahr entwickeln wird, zu beschaffen. Dadurch kann der alte, schöne masurische Holzbau wieder nach Möglichkeit gefördert werden.

DER DEUTSCHE STADTTEIL VON BERGEN. Die Drahtmeldungen über den Brand der norwegischen Hafenstadt Bergen berichten, daß Tyskebrüggen — ein alter, unter deutschem Einfluß entstandener Stadtteil — unversehrt geblieben ist. Bergen, das seit jeher als einer der wichtigsten und geräumigsten Häfen der nordischen Gewässer eine besondere Bedeutung hatte, wurde schon im 15. Jahrhundert in den Kreis der deutschen Handelsunternehmungen einbezogen. Im Jahre 1445 errichteten die deutschen Hansastädte in Bergen eins ihrer vier sog. „Hauptkontore". In der Blütezeit der Hansamacht kam der ganze Handel Bergens fast ausschließlich in deutsche Hände. Zahlreiche deutsche Handwerker siedelten sich in Bergen an, wo sie unter dem besonderen Schutze der Hansa ihren Berufen nachgingen. Doch im 16. Jahrhundert — im Jahre 1559 — gingen diese Vorrechte wieder verloren. Doch der deutsche Einfluß, der zur Zeit der Hansamacht in Bergen tätig war, ist in sichtbarer Weise überliefert worden: eins der ältesten Stadtviertel von Bergen — Tyskebrügge (Deutschbrücke) — zeugt von jenen Tagen. Aus dieser Zeit stammen noch die ehemalige deutsche Marienkirche und das deutsche Armenhaus. Das einstige Hansakontor, das aus 60 Warenspeichern bestand, wurde auch in neuerer Zeit noch als Warenlager benutzt. Nun hat Tyskebrügge mit seinen geschichtlich bedeutsamen Gebäuden auch den Riesenbrand — wenigstens zum größten Teil — unbeschadet überstehen können. An dem Brandunglück ist hauptsächlich die Bauweise schuld, die sich nach altskandinavischer Sitte bis in die neueste Zeit großenteils des Holzes als Baustoffes bediente. Aus diesem Grunde wurde Bergen schon einmal von einem Riesenbrande heimgesucht: am 30. Mai 1855 brannte ein ganzer Stadtteil ab, der später — nach moderner Art neu aufgebaut — eins der schönsten und regelmäßigsten Viertel wurde. Beklagenswert ist die Vernichtung des Denkmals des berühmtesten Sohnes der Stadt, des Dichters Holberg, der im Jahre 1684 in Bergen geboren wurde. Das Denkmal, dessen massive Gestalt aus grünem Kupfer den bekannten Marktplatz schmückte, wurde bereits zwei Stunden nach Ausbruch des Brandes völlig zerstört.

Der Mangel an Wohnungen mittlerer Größe veranlaßt den LANDHAUSBAUVEREIN WELLINGDORF E. G. M. B. H. in Kiel auf seine Bestrebungen hinzuweisen. Der Verein hat durch die Anlage seiner am Wehdenweg gelegenen Siedelung von Landhäusern — Eigenhäusern und Miethäusern — mit Erfolg die Schaffung von billigen und gesunden Wohnstätten begonnen. Mit Rücksicht auf die augenblickliche Notlage in der Wohnungsfrage beabsichtigt der auf dem Grundsatz völliger Gemeinnützigkeit arbeitende Verein schon jetzt den Bau einer größeren Anzahl von Einzelhäusern ins Auge zu fassen. Die in landwirtschaftlich schöner Lage in nächster Nähe des Schwentinetales inmitten von Gärten gelegenen Häuser des Vereins eignen sich vorzüglich für Familienväter, die den Ihren ein gesundes, von Licht und Sonne umflutetes Heim und sich selbst ein Feld zur körperlichen Ausarbeitung nach getaner Berufstätigkeit schaffen wollen. Im besonderen werden auch unsere heimkehrenden Krieger hier eine anheimelnde Wohnstätte finden.

ÜBER DIE ZUKUNFT DER MAXIMILIANSTRASSE IN AUGSBURG. Auch diese Straße hat man verschönern wollen. Dazu hat der erste Direktor des Germanischen Nationalmuseums Gustav von Bezold in einem Schreiben an den Magistrat wie folgt Stellung genommen: „Dem Straßenzug, der vom Dom zur St. Ulrichskirche führt, kommt überhaupt keine Straße in einer deutschen Stadt gleich. Er hat ein Recht auf sorgfältigste Schonung und Erhaltung. Eine Monumentalstraße wie die Maximilianstraße ist ein heiliges Vermächtnis unserer Ahnen. Die Stadt Augsburg ist es sich und dem deutschen Volke, sie ist es dem lebenden und den kommenden Geschlechtern schuldig, dieses Kleinod unversehrt zu wahren und auf die Zukunft zu bringen." Der Magistrat hat ihm geantwortet, daß er in seinem Sinne für die Erhaltung der Maximilianstraße in ihrer jetzigen Gestalt wie bisher eintreten werde! Bravo!

Auch über die Zukunft des BELLE-ALLIANCE-PLATZES in BERLIN schweben dunkle Wolken. Es liegt ein Entwurf des Gartenbaudirektors Brodersen vor, nach dem der Platz so umgestaltet werden soll, daß die vorhandenen Wege — die vom Osten nach dem Westen gehen, aber in keiner Verbindung über den Platz hinweg stehen, vielmehr auf einen Rundweg tot auslaufen — zukünftig sternartig quer über den ganzen Platz geführt werden. Dadurch würde auch von der Lindenstraße aus ein Weg auf den Mittelpunkt des Platzes geführt. Die Verkehrstechniker wollen aber außerdem die Friedrichstraße über den Platz hinweg zum Halleschen Tor führen und die Linden- und Wilhelmstraße in den neu zu schaffenden Teil der Friedrichstraße einlaufen lassen. Dann könnten die heutigen halbkreisförmigen Straßen rechts und links des Platzes eingehen und der gewonnene Raum zur Anlage von Promenaden verwandt werden. Die Gartenkünstler wenden aber dagegen ein, daß dann auch der Treppenaufgang zum Halleschen Tor verschwinden müsse. Der gerade auch vom Verkehrsstandpunkte jetzt vernünftig angelegte Sternplatz soll also „verschönert" werden! Wann werden endlich solche vermeintliche Verbesserungen aufhören?!

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



13. Jahrgang 1916 Doppelheft 4/5.



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

BERGEDORF, EIN NEBENMITTELPUNKT VON HAMBURG.*)

Hierzu die Tafeln 19—22.

Von H. DISTEL, Architekt, B. D. A., Bergedorf.

Die Stadt Bergedorf, bekannt durch ihre reizvolle Lage an der Bille und an den Ausläufern des Sachsenwaldes, hat, wie so viele ihrer Schwestern, in den letzten Jahrzehnten den Fehler gemacht, die neuen Häuser und Stadtviertel ohne jede geistige oder künstlerische Idee kunterbunt aneinanderzureihen. Am deutlichsten zeigte sich die Planlosigkeit bei der Platzwahl für den neuen Friedhof, der auf dem herrlich gelegenen, zur Wohnsiedelung wie geschaffenen Goyenberg angelegt wurde. Dies und noch andere Mißstände drückten dem Verfasser die Feder in die Hand, um in den hamburgischen Tageszeitungen aufklärend zu wirken. Wenn ein Teil dieser Arbeiten jetzt im „Städtebau“ ihren Platz findet, so kann es sich dabei nicht um eine wissenschaftliche Arbeit handeln; es soll vielmehr lediglich eine Studie sein, welche die Grundgestalt einer in der Bannweite der Großstadt belegenen Kleinstadt schildert, so daß die Verhältnisse für ähnliche Fälle zum Vergleich herangezogen werden können.

Betrachtet man Hamburg, Altona und Wandsbek zusammen als städtebauliche Einheit, so liegt im Süden jenseits der Elbe ein wichtiger Nebenmittelpunkt: die Stadt Harburg (Hannover) — vgl. Textbild 1. Von alter Geschichte und im Besitz einer glänzenden Industrie — dazu Nordsee-Haupthafenplatz von Preußen — steht die Stadt längst in engster Wechselbeziehung mit der großen Nachbarin diesseits der Elbe. Elbabwärts zeigt das holsteinische Blankenese-Dockenhuden das Gepräge der hamburgischen Nebenstadt. Bedeutende Köpfe, Führer im Handel und Gewerbe, Dichter und Künstler beeinflussen von dort aus hamburgische Kultur. Im Norden sind mit dem Bau einer Schnellbahn auf hamburgischem Boden die Grundlagen für eine Walddörfersiedelung gelegt. Ob diese mehr kleinbürgerlicher Natur oder ein reicher Landhausort wird, ist noch nicht vorauszuschauen. Im Osten an der preußischen Grenze, an der Bahn Hamburg—Berlin, liegt

*) Dieser, eine außerordentlich wichtige Erscheinung neuerer Stadterweiterungen behandelnde Aufsatz ist schon vor längerer Zeit zur Veröffentlichung angenommen worden. Lediglich in den Schwierigkeiten, die der Krieg der Fortführung der Zeitschrift bereitet hat, liegt die Ursache für die Verzögerung. Seinerzeit war beabsichtigt, den Beitrag als ein bezeichnendes Beispiel für die Bildung von Nebenmittelpunkten (Vororten mit selbständigem Leben) großstädtischer Entwicklung gleich auf die Nachricht folgen zu lassen, die auf Seite 119 des Jahrgangs 1914 über den vom City-Club in Chicago ausgeschriebenen Wettbewerb zur Ausgestaltung von städtischen Nebenmittelpunkten (Vororten) im Erweiterungsgebiete der Großstädte mitgeteilt war.

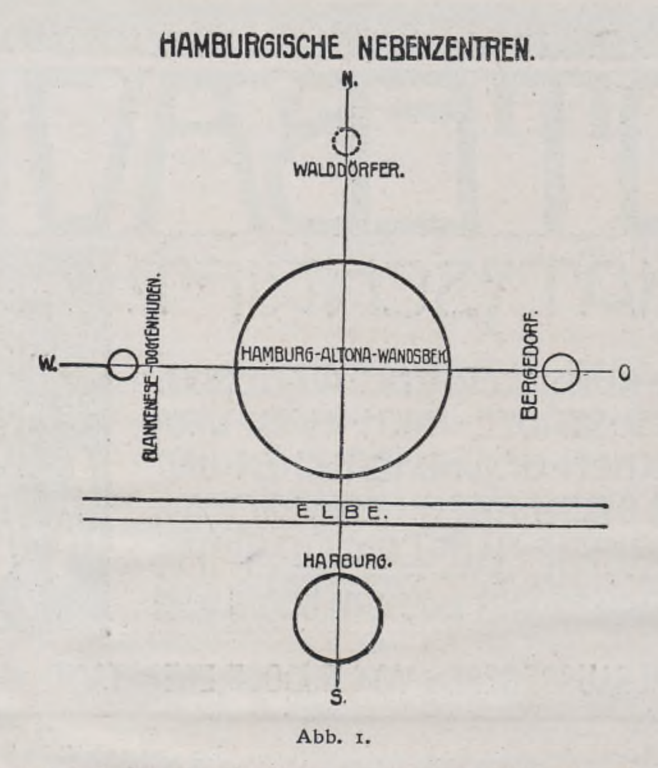


Abb. 1.

Bergedorf, das den Anfang einer weitreichenden Landhaussiedelung bildet, die sich, der Bille und Aue entlang, durch den Sachsenwald hindurch bis zum Besitze Bismarcks, nach Friedrichsruh, hinzieht. Siehe Textbild 2. Die Stadt lehnt sich an den Geestrücken an, der in weitgestrecktem Bogen von Hamburg nach der Elbe zieht und bei Geesthacht mit den Heidbergen endet. Der Raum zwischen der Geest und der Elbe ist fruchtbare Marsch: das berühmte Obst- und Gemüseland Vierlanden. Von der Geest hat man eine prächtige Aussicht über das Elbtal bis weit hinein ins Hannöversche Land, von dem die Lüneburger Türme noch herübergrüßen.

An einer Stelle wird der Höhenrücken bei Bergedorf von der Bille durchbrochen. Der liebliche Fluß mündet in einen wichtigen Schiffahrtskanal: den Schleusengraben. Ebbe und Flut ziehen bis zum Bergedorfer Hafen ihre Kreise, und der idyllische Mühlenteich, im Herzen Bergedorfs, samt seinem Vorgelände, dient als Staubecken, wenn das Hochwasser von der Nordsee heraufkommt. Der Wechsel von Nieder- und Hochwasser bedingt die den Charakter der Landschaft kennzeichnenden Deiche. Er zwingt zu großen und teuren Aufhöhungen. So wird zwischen Hamburg und Bergedorf ein Industriegelände von + 3,50 auf + 9,50 über HNN. angehöht, und für Bergedorf ist die gleiche Aufgabe für das Gelände am Schleusengraben noch zu lösen.

Wie Wasser, Geest und Marsch Einfluß auf den Bau der Stadt haben, so wirkt auch die Ortsgeschichte mit, der Altstadt ihren Stempel aufzudrücken. Schon vor über 600 Jahren hat Bergedorf das Möllner Stadtrecht besessen. Eine Zeitlang gehörte die Stadt dem Lande Lübeck und Hamburg gemeinschaftlich. Im Jahre 1868 ging es in den alleinigen Besitz Hamburgs über. Ein selbständiges städtisches Wirtschaftsleben ist also Überlieferung, man spricht sogar von Bergedorf als von der Hauptstadt Vierlandens. In den letzten Jahren wurde das Ackerbürgerstädtchen in schneller Entwicklung eine mittlere Fabrik- und Villenstadt, die jetzt in stärkster Weise von der benachbarten Großstadt abhängig ist. Die Lebensnerven, die hin und her laufen, sind so stark, daß schon wiederholt eine Eingemeindung erörtert wurde.

Bei diesem Wunsche hat wohl in erster Linie der Wettbewerb der Nachbarstädte mitgewirkt: die Gemeinden um Hamburg suchen sich aus der Großstadt die besten Steuerzahler heranzuziehen. Besonders stark ist da der Wettbewerb zwischen hamburgischen und preußischen Ortschaften. In diesem edlen Streite hat Bergedorf eine Reihe von Soll-Posten zu verzeichnen. Die Beleihung der Grundstücke ist auf hamburgischem Boden leichter und höher wie auf preußischem. Dann besitzt die Stadt Vollgymnasium, höhere Töchterschulen, eine vorzügliche Sielanlage, einen prächtigen Park (das Gehölz), der in diesem Jahre um das Doppelte erweitert wird, und noch eine Reihe weiterer Vorzüge. Andererseits bedeutet die Selbständigkeit eine starke Vermehrung der Lasten. Im Stadt-Staate Hamburg gibt es zwischen der Staatsbehörde (Landherrenschaft) und den Landstädten keine Kommunalverbände, auf die ein Teil der Lasten abgewälzt werden kann. Zudem gehen die Hauptsteuern (Einkommensteuern, Grundsteuern) nach Hamburg. So kommt es, daß die Stadt Bergedorf, die eine Feldmark von 540 ha besitzt, wovon 222 ha im Besitze der Stadt sind, eine Schuldenlast von rd. 270 Mk. auf den Kopf der Bevölkerung hat. Die Einwohnerzahl selbst betrug am 1. Oktober 1914 rd. 16500 Personen, die im Jahre 1912 dem Staate eine Einkommensteuer von rd. 396000 Mk., eine Grundsteuer von rd. 193000 Mk. und eine Wertzuwachssteuer von rd. 45000 Mk. bezahlten. Davon stammt mehr als die Hälfte aus dem auf der Geest liegenden Landhausviertel, dessen Einwohner vorwiegend in Hamburg ihren Gewerbebetrieb haben. Die bergedorfische Geschäftswelt wohnt in der unteren Altstadt. Die Arbeiterviertel befinden sich in der Nähe der Fabriken beim Schleusengraben oder auch im preußischen Sande, das ebenfalls eine Reihe größerer Fabriken besitzt. (Sande ist nur durch die Bahnlinie von Bergedorf getrennt und bildet mit diesem, trotz dazwischenliegender Landesgrenze und Bahn, eine städtebauliche Einheit.) Die Bauplatzpreise in Bergedorf schwanken im Landhausviertel zwischen 12 und 17 Mk. für 1 qm, im Geschäftsviertel zwischen 100 und 150 Mk. an den Hauptstraßen und 25 bis 50 Mk. an den Nebenstraßen. Die Platzpreise für Kleinwohnungen und Fabriken betragen ungefähr 10 Mk. Wenn man diese Preise und die geschilderten Verhältnisse betrachtet, und wenn man weiß, daß in der Zeit vom 1. Oktober 1912 bis zum 1. Oktober 1913 eine halbe Million Einzelkarten, 22000 Monatskarten und 19000 Arbeiterkarten nach Hamburg gelöst wurden, so kann man ruhig Bergedorf als einen Nebenmittelpunkt Hamburgs bezeichnen.

Nun ist es verwunderlich, daß eine Stadt von dieser Bedeutung bis heute noch kein Baupolizeigesetz und keinen richtigen Bebauungsplan hat. Es kommt bei Baugesuchen lediglich das „öffentliche Interesse“ in Betracht, daß man im Villenviertel mit einem Bauwiche von 2mal 3 m zwischen den Häusern festgesetzt hat. Solche Zustände sind natürlich unhaltbar. Ein von neuzeitlichen Ideen erfüllter Bürgermeister hat jetzt die Bearbeitung eines Bauplanes der hamburgischen Baupflege übertragen. Für die neue Bebauung können die Veröffentlichungen des Verfassers zum Teile als Programm dienen: Da sind in erster Linie die Bahnverhältnisse, die geklärt werden müssen. Die Preußische Staatsbahn hat den Vorortverkehr von Hamburg nach Bergedorf (und den

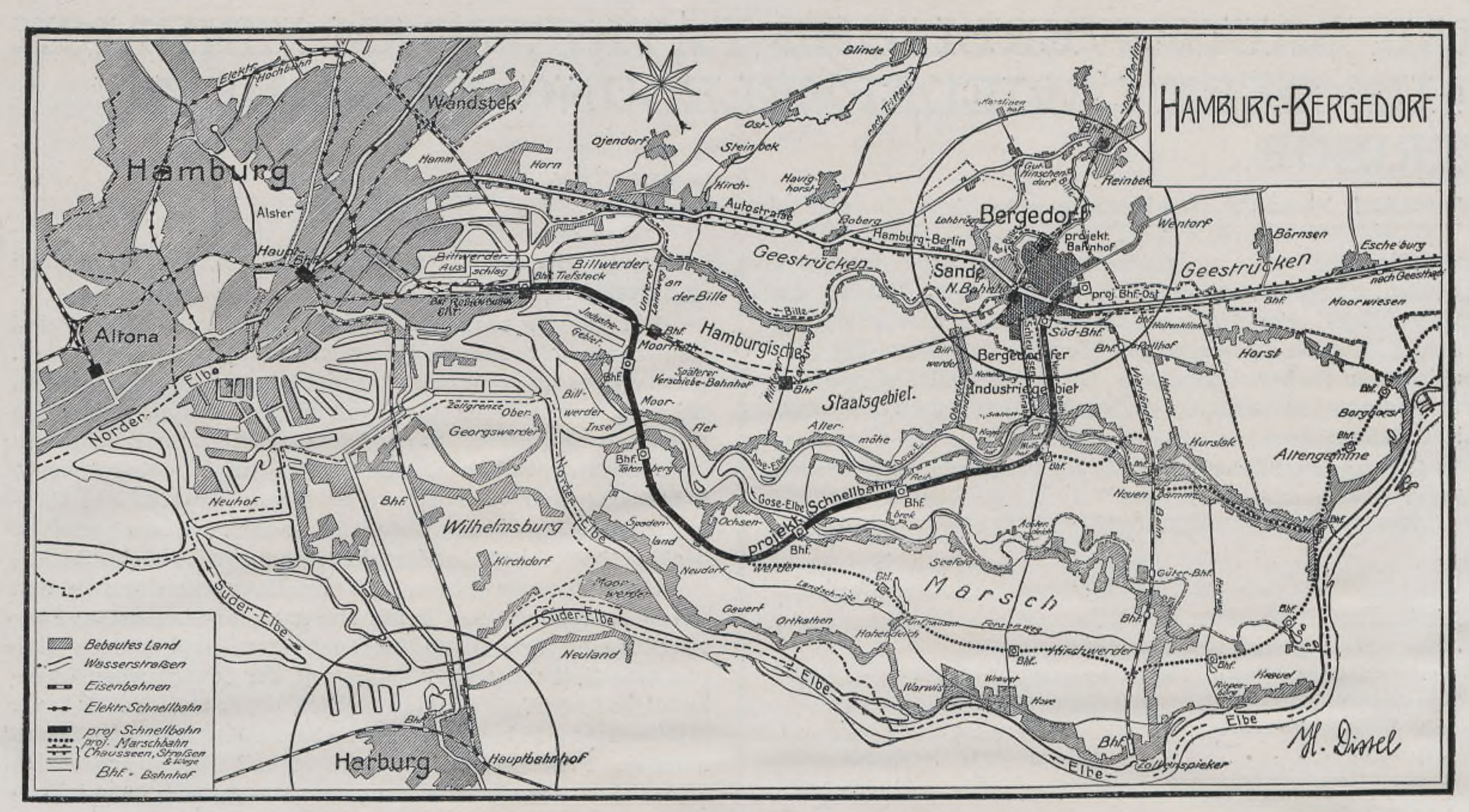


Abb. 2. Hamburg und Bergedorf.

an der Bille gelegenen Landhausvierteln) vom Fernverkehr noch nicht getrennt.

Es ist dies schon im Frieden gefährlich, bei Ausbruch des Krieges wurde es unhaltbar. Der Vorortverkehr und damit die wirtschaftliche Tätigkeit weiter Kreise war in den ersten Kriegsmonaten ganz oder teilweise unterbunden, die Führung der Militärzüge erschwert. Es wird mit die erste Aufgabe der Verwaltung sein, eine Vorortschnellbahn mit billigen Beförderungssätzen zu bauen, mag dies nun durch den Hamburgischen Staat oder durch Preußen geschehen. Die Linienführung wird wohl den nächsten Weg entlang der jetzigen Bahn nehmen. Die in der Skizze (Textbild 2) eingetragene Führung sollte die Vierlande mit aufschließen. Da diese jedoch nach Beschluß von Senat und Bürgerschaft auch weiterhin als Gemüseland für Hamburg dienen werden, so genügen hierfür die teils schon ausgeführten, teils geplanten Kleinbahnen. Es sind dies vorläufig die Bahnen, Bergedorf—Geesthacht und Bergedorf—Zollenspieker, beide, wie die Staatsbahn mit Übergängen in Schienenhöhe, deren Beseitigung eine Lebensfrage für den Verkehr, also auch für den neuen Stadtbauplan, bedeutet. Mit der vollständigen Änderung der Bahnen wird auch die Neuplanung der Bahnhofplätze und der Zufahrtstraßen Hand in Hand gehen. Siehe Tafel 19.

Wie die Tafel 20 zeigt, bedarf Bergedorf ebenso der Verbesserung bestehender Zustände, wie der Aufschließung neuer Viertel. So ist zum Beispiel eine Durchbruchstraße vom Kirchplatz nach der Hauptzufahrtstraße von Vierlanden, dem Neuen Deich, bereits beschlossen. Die viel zu schmale durch starken Automobilverkehr belastete und längst nicht mehr ausreichende Große Holsten- und Sachsenstraße, im Zuge der Fernstraße Hamburg—Berlin, muß durch eine Parallelstraße entlastet werden. Schon dabei zeigt sich, daß zur Erzielung eines vollwertigen Ergebnisses ein Zusammenarbeiten mit den Nachbargemeinden, in diesem Falle mit Sande, erforderlich ist.

Bis jetzt herrscht in Bebauungsfragen sowohl unter den Nachbargemeinden wie unter den beiden Ländern Hamburg und Preußen eine Kirchturmspolitik, die in fachlicher und nationaler Beziehung tief zu beklagen ist. So zum Beispiel wird der Verkehr zwischen Bergedorf und Sande künstlich unterbunden. In dem riesigen Landhausbezirk zwischen Bergedorf und Friedrichsruh konnte bis jetzt keine einzige Aufgabe gemeinschaftlich gelöst werden. Die Spazierwege, die Schlängelwege am Fluß und große Verbindungsstraßen werden nicht nur nicht durchgeführt, sondern neuerdings gar noch vernichtet. Es ist eine hohe Aufgabe des Städtebaues, an Stelle planlosen Zusammenreihens von Einzelheiten, Verkehrswege und Stadtviertel aus dem großen Ganzen zu entwickeln.

Nirgends ist dies nötiger wie hier an der Bille. Die Tafel 20 gibt den Versuch einer Lösung. Sie kann natürlich nur Bruchstücke bieten. Ein guter Bauplan für Bergedorf wächst sich aus zu einem Bebauungsplan für das ganze Billtal. Auch im Rahmen einfacher Verhältnisse könnte hier Gutes geschaffen werden. Noch ist es Zeit, daß zwischen Bergedorf-Hamburg und den Ratzeburger und Wandsbeker Behörden (denen die Nachbargemeinden unterstehen) Fäden gesponnen werden, um echten Heimatschutz zu treiben: Der Wille, Schönes zu schaffen, ist nach gemachten Erfahrungen auf beiden Seiten vorhanden. Wo ein Wille ist, wird sich wohl auch ein Weg finden.

DIE BAUGEWERBLICHE TÄTIGKEIT IM HINBLICK AUF DEREN WIEDERBELEBUNG NACH DEM KRIEGE.

Von KARL MÜLLER, Regierungsbaumeister a. D., z. Zt. im Felde.

Wir geben nun einige nach verschiedenen Gesichtspunkten aufgestellte angenäherte Zahlenreihen; Zahlen, die infolge Zeit- oder Unterlagenmangels nur roh geschätzt wurden, wurden als unsicher in Klammern gesetzt. Die verschiedenen Reihen lassen uns erkennen, welchen Quellen die Geldmittel entstammen, und welchen einzelnen Gewerben sie zufließen.

1. Baugewerbliche Tätigkeit nach dem Bedarf in Millionen Mark.

	Hochbau			Tiefbau			
	Bautenzuwachs	Erneuerung u. Unterhaltung	Sa.	Zuwachs	Erneuerung u. Unterhaltung	Sa.	
1. Öffentliches Bauwesen:							
Reich (u. a. Marine, Heer)	135	15	150	40	10	50	200
Eisenbahnen (einschließlich Selbstbetrieb und Oberbau)	46	7	53	295 }	245 }	540	593 }
Bundesstaaten, sonstige				80 }	120 }	200	200 }
Ausgaben, ausschließlich Straßen	50	10	60	65	6	71	131
Wegebau (durch Staat, Provinzen, Distrikte usw.)				45	110	155	(155)
Städte von mehr als 50000 Einwohnern . .	120	40	160	150	50	200	360
Andere Städte, Dörfer (und Kreise, ausschließlich Landstraßen) . . .	160	40	200	145	35	(180)	(380)
Vereine, Kirchen, Stiftungen usw. und zur Aufrundung	100		100				100
	611	112	723	820	576	1396	2119
2. Wohnungswesen (ausschließlich Läden usw.).	2000	200 400	2600	60		(60)	2660
3. Gewerbliches Bauwesen .	630	220	850	150		(150)	1000
	3241	932	4173	1030	576	1606	5779

Zu vorstehender Tabelle ist im einzelnen zu bemerken:

Das Baubudget des Reiches erhöhte sich infolge der Heeresvorlage 1913 um ca. 200 Millionen, vorübergehend auf das Doppelte.

Bei den Eisenbahnbauten sind die Ausgaben für Geländeerwerb und rollendes Material nicht mitgerechnet, 200 Millionen für eisernes Oberbaumaterial kenntlich gemacht; ein Zuschlag für die der Strecke und insbesondere den Bauausgaben nach unwichtigen Sekundärbahnen ist inbegriffen.

Unter „Bundesstaaten" sind außer den budgetmäßigen Ausgaben auch die aus besonderen Gesetzen (z. B. Preußisches Kanalgesetz von 1905 über 460 Mill. Mk.) inbegriffen, ebenso Hafenneubauten der Hansastädte (durchschnittlich unter 10 Millionen jährlich).

Die Ausgaben über Landstraßenbau konnten nur flüchtig gesammelt werden.

Auf roher Schätzung beruht die Angabe über Tiefbau des gewerblichen Bauwesens, auch die gewerblichen Hochbauausgaben sind schwer zu erfassen; sie sollen Fabriken, Läden, Hotels, landwirtschaftliche Bauten und dergleichen einbegreifen.

Die Tabelle zeigt uns, daß die Aufträge von Staat und Gemeinden für das Tiefbauwesen ausschlaggebend sind. Ganz anders im Hochbau; hier müßten diese Körperschaften bei dem bescheidenen Anteil von einem Sechstel, den sie am Hochbauwesen haben, ihre Aufträge und Projektbearbeitungen ganz außerordentlich erhöhen, um dem Hochbaugewerbe aufzuhelfen und so nicht nur etwaigem Notstand der Bau- und Erdarbeiter, sondern auch dem der Handwerksmeister des Hochbaues, insbesondere der Ausbaugewerbe, abzuhelfen.

Bedenken wir ferner, daß die Bauvorbereitungen und Veranschlagungen der Behörden auch bei normalem Personalbestand erhebliche Zeit erfordern, daß ebenso eine geraume Zeit verstreicht, bis dann der Innenausbau überhaupt in Angriff genommen werden kann, so läßt sich heute schon sagen, daß sich nur durch Zuziehung aller heute noch unter den Privatarchitekten verfügbaren Kräfte zu Entwürfen öffentlicher Bauten eine einigermaßen entsprechende Vorbereitung treffen läßt, wenn es wirklich zu einer Tätigkeit kommen soll, die dem Hochbaugewerbe Ersatz bieten kann, die also Versäumnisse des Kriegsjahres und Vorausnahmen späterer Bedürfnisse gleichzeitig zur Ausführung bringen soll. Die staatliche Tätigkeit müßte also für die ersten Friedensmonate oder -jahre planmäßig auf ein mehrfaches der normalen behördlichen Leistungsfähigkeit gehoben werden, ohne Rücksicht auf die Schwierigkeit der Mittelbeschaffung und die allerdings schwerwiegende Befürchtung, daß ein Beschleunigen der Entwurfstätigkeit für die ästhetische Durchbildung der Bauten bedenklich werden kann.

Eine wichtige Unterscheidung bei sämtlichen Aufwendungen ergibt sich, wenn wir die angenäherte Unterscheidung nach Zuwachs, Erneuerung und Unterhaltung durchführen. An den Unterhaltungsarbeiten sind einige der Ausbaugewerbe, wie Maler, Glaser, Tapezierer usw., erheblich mehr beteiligt als die Maurer, und es böte sich so eine Möglichkeit, auch schon vor Rohbaufertigstellung der neu zu erstellenden Bauten ersteren Arbeitsgelegenheiten zu schaffen, um so mehr, als während des Krieges mancherlei zurückgestellt ist; vielleicht könnten durch Darlehen öffentlicher Kassen auch die hier in Frage kommenden Hausbesitzer in bewußtem Sinne beeinflußt werden, was ja in einigen Städten bereits geschehen sein dürfte.

Die Erneuerung abgebrochener Bauten hängt für deren große Masse von der meist erheblich unterschätzten Lebensdauer ab, nur bei den Spekulationsbauten in Verkehrsstraßen und manchen industriellen Bauten ist sie stark verkürzt; die für Erneuerung aufgewandten Summen, die wir mit den Unterhaltungsarbeiten zusammengezogen haben, sind erheblich geringer als für diese letzteren und wohl nur wenig mehr als ein Zehntel der Kosten des Zuwachses an Bauten.

Die einzelnen Ausgaben, 2,07 Milliarden öffentliche und 3,66 Milliarden private, gruppieren wir nun vom Standpunkt des Herstellers aus zunächst nach Hochbau 4,070 und

Tiefbau 1,630 Milliarden. Letztere unwahrscheinlich hohe Zahl bedarf zunächst eine Zergliederung, sämtliche Zahlen für Millionen Mark für 1912 gedacht.

	Löhne und Gehälter ℳ	Baustoffe ausschl. Schienen ℳ	Sonstige Beträge ℳ	Zusammen ℳ
1. Arbeit im Eigenbetrieb der Behörden außerhalb der Berufsgenossenschaft:				
a) Bahnen	120	450	35	(230)
b) Sonstige Behörden	80		20	(190)
2. Unternehmerbau:				
a) Tiefbauberufsgenossenschaft	290		170	(745)
b) Tiefbau innerhalb der Baugewerks-Berufsgenossenschaften	90	100	40	230
	580	550	265	1395
Hierzu Schienen, Schwellen usw.				205
				1600

Auf die schwankenden Unterschiede zwischen Gestehungskosten und Baupreisen ist hier nicht einzugehen, obwohl wir uns damit nicht auf den Standpunkt einer rein objektivistischen Preistheorie stellen wollen. Ohnehin sind diese Unterschiede nicht von der Bedeutung wie im Warenhandel, wir denken sie ausgemittelt unter „sonstige Kosten“ mit inbegriffen. Eigene Arbeiter kleiner Betriebe sind vielfach in der Berufsgenossenschaft versichert; außer Bahnunterhaltungsarbeitern handelt es sich bei den in eigener Unfallkasse Versicherten vielfach um Straßenbauarbeiter oder um städtische Arbeiter. Unter Baustoffen sind außer dem größtenteils im Tiefbau verbrauchten Zement und anderen gangbaren Baustoffen auch Bahn- und Straßenschotter und von Eisenlieferungen Röhren zu erwähnen (elektrische Leitungen sind natürlich ausgenommen).

Alles in allem dürften etwa 900 Mill. Mk. durch Unternehmungen verarbeitet werden; die außerhalb der Tiefbau-Berufsgenossenschaft stehenden Unternehmer-Ausführungen sind zum Teil solche der Betonbaugeschäfte, zum Teil solche der Pflastermeister und allgemeiner Baugeschäfte sowie Eisenbau. Der Schachtbau ist, soweit zum Bergbau gehörig, nicht inbegriffen.

Unter sonstigen Ausgaben obiger und der folgenden Zusammenstellung verstehen wir insbesondere Abschreibungen von Maschinen und Geräten, Betriebsstoffe, Verzinsung des Kapitals oder beanspruchten Kredites, Steuern, Unkosten, Versicherungen usw. sowie Gewinn bzw. Überschüsse, die die Klein- und Einzelunternehmer über das als versicherungspflichtig von der Berufsgenossenschaft unter Lohn aufgeführte Finkommen erzielen (1800 Mk).

Beim Hochbau können wir von einer Ausscheidung der unwichtigen Eigenbetriebe absehen; dagegen ist hier die Verzweigung in Gewerbearten eine recht weitgehende. Erleichtert wird das Verständnis, wenn wir zunächst Hoch- und Tiefbau im ganzen sowie die Lieferungsgewerbe zusammenstellen.

In Millionen Mark:

	Löhne und Gehälter	Baustoffe	Sonstige Ausgaben	Summa
Tiefbau einschl. entfallenden Eisenbau und Eisenbetonbau	580	550 205	265	1600
Hochbau desgl. (größtenteils in der Baugewerksberufsgenossenschaft)	1445	1765	710	3920
zusammen	2025	2520	975	5520

Bei einem Teil der Bauten, insbesondere der privaten, ist oben noch nicht enthalten der vom Bauherrn zu tragende Teil der Zinsen und Unkosten, ferner Gebühren und Architektenhonorare usw., zusammen geschätzt . . Mk. 5520
auf . . . . „ 200
Mk. 5720.

Der auf Hoch- und Tiefbau etwa hälftig zu verteilende Eisenkonstruktionsbau mit etwas mehr als 100 Mill. Mk., ebenso der Beton- und Eisenbetonbau der Sonderfirmen mit nicht ganz 200 Mill. Mk. Jahresherstellung.

Die Werterhöhung durch baugewerbliche Tätigkeit bei Neubauten und Unterhaltungsarbeiten beziffert sich somit auf etwas über 3 Milliarden Mk., überwiegt also die Kosten der Baustoffe von 2,500 Milliarden; die übliche, aus dem Mauerwerksneubau entnommene Verallgemeinerung, daß die Baustoffkosten mehr als die Hälfte und die Löhne kaum ein Drittel ausmachen, ist bei Einbeziehung sämtlicher Gewerbearten und der Unterhaltungsarbeiten unzulässig.

Werte der Baumaterialien in Millionen Mark:

	Frachten	Herstellung	Wert franko
1. Ziegelei und Steinzeugindustrie:			
Haupterzeugnis etwa 15 Millionen Tausend Backsteine	70	330	400
Zement	3	155	190
2. Steinbruch-, Haustein- und Schotterindustrie (ausschl. Kalk)	50	120	170
Sand, Kies, Erde aus besonderen Gruben	30	15	45
Nutzholz für Rohbau und Tiefbau	45	305	350
Eisen für den Rohbau	30	(320)	(350)
Oberbau			200
Kalkbrennerei	20	60	80
3. Verschiedene Baustoffe für den Rohbau:			
Traß, Bims, Kunststeine, Gudron, Blei	—	—	100
desgl. für den Ausbau	(30)	—	637
zusammen	(310)	—	2522

Zum Verbrauch an Eisen, der nur roh geschätzt werden kann, stellen wir einen Vergleich mit der Gesamtherstellung an. Von der Flußeisenerzeugung von 1912: 15,6 t, rund 1600 Mill. Mk. Wert an der Erzeugungsstelle, scheiden aus, nachdem der Stoff für den Oberbau besonders erwähnt und einige Sorten, wie Räder und Ingots, für den Bau nicht in Frage kommen, ca. 4,9 Mill. t zu 5,10 Mill. Mk.; von dem Rest, 9,95 Mill. t abzüglich Ausfuhrüberschuß, bleiben 8,60 Mill. t zur Verteilung auf Baugewerbe, Kesselbau, Schiffsbau und Waggonbau im Werte von rund 900 Mill. Mk. Hiervon dürften nach Überschlag etwa 280 Millionen an Trägern, Blechen, Moniereisen, Röhren, Stabeisen usw. auf das Baugewerbe entfallen, ein Betrag, der sich unter Einbeziehung von Bauguß und Gußröhren und der Frachten auf rund 350 Millionen erhöht; das sind über 20% der nationalen Guß- und Flußeisenerzeugung von 160 + 1500 = 1650 Millionen, einschl. des Stoffs für den Oberbau über 33%.

Auf die anderen Lieferungsgewerbe einzugehen, erübrigt sich; bekannt ist die dauernd schlechte Lage der Ziegeleibetriebe mit selten mehr als 60 bis 66% Inanspruchnahme der Leistungsfähigkeit und die häufigen Krisen in der Zementindustrie, der in den Wirtschaftsberichten ja ein breiter Raum gewidmet ist.

Im folgenden verteilen wir die Hochbauaufwendungen auf die einzelnen Gewerbe; es läßt sich zwischen den Er-

fahrungssätzen des Hochbaues (Spalte 1) und zwischen den Ergebnissen der Betriebszählungen von 1907 auf 1912 geschlossen (Spalte 2) eine befriedigende Übereinstimmung herstellen, wenn man von letzteren auf die Löhne (Spalte 5) und von diesen mit Hilfe gewerblich-betrieblicher Erfahrungssätze auf die gesamten Herstellungsgewerbe schließt (Spalte 3). Wieviel auf die einzelnen Zweige entfällt, ist ebenfalls in Prozenten ausgedrückt.

	Spalte		Millionen Mk.				
	1	2	3	4	5	6	7
	Anteil in % erfahrungsgemäß	Zahl der Erwerbstätigen in Tausend.	Jahreserzeugung	Baustoff	Löhne und Gehälter	Sonstige Unkosten	Prozentual nach Spalte 3
Erdarbeit	2						
Steinhauer / Maurer und Putzer	36	675	1575	650	675	250	37,5
Beton und Eisenbeton / Eisenkonstruktion (ohne Träger)	17	15	58	13	20	20	1,5
Zimmerer		120	550	350	125	75	13,0
Dachdecker	3	39	110	55	35	20	3,0
Klempner	3	35	125	55	40	30	3,0
Zwischensumme Rohbau	61	884	2418	1123	895	395	58,0 %
Schreiner und Bautischler	11	100	340	110	140	90	8,0
Schlosser	3,5	60	160	60	65	35	4,0
Glaser	2,5	28	123	75	32	16	3,0
Stukkateure	2,0	28	70	27	23	10	2,0
Maler	4,0	(169)	250	80	130	40	6,0
Ofen- und Heizungsanlagen	4,0	22	100	55	25	20	2,5
Licht und Wasser	4,0	50	300	140	80	60	7,5
Tapeziere, Linoleum, Steinholz und verschiedene Sondergegenstände	2,0	?	165	90	45	30	4,0
Zwischensumme Ausbau	33,0	452	1508	537	550	321	37,0 %
Architekten, Feldmesser, Bauzinsen usw.	5	20	200	—	—	—	5,0
Summe Hochbau		1336	4125	1765	1445	716	100 %

Zur vorstehenden Zusammenstellung: die Sätze in Spalte 2 sind aus einer größeren Anzahl von Wohnhaus- und behördlichen Hochbauten ausgemittelt. Im gewerblichen Neubau überwiegen mehr die Rohbauarbeiten, in der Unterhaltung mehr die Ausbauarbeiten, so daß sich die Prozentsätze in Spalte 7 von erstgenannten nur wenig unterscheiden. Wo erhebliche Abweichungen zwischen den Prozentsätzen bestehen, erklären diese sich in erster Linie daraus, daßbei 7 auch die Ausbesserungsarbeiten einbezogen sind, die insbesondere die Schlosser (Beschläge) und Maler etwas mehr beschäftigen.

Weitere Unstimmigkeiten können aus der Anordnung der Betriebszählungen herrühren; so dürften die unter Baugewerbe eingereihten Maler durchaus nicht alle für Bauten, sondern auch für andere Anstricharbeiten beschäftigt sein; ebenso wird ein Teil der für das Baugewerbe arbeitenden Schreiner statt unter Bautischler in anderen Zweigen einzureihen sein. Im großen ganzen ist die Übereinstimmung aber befriedigend. Auffallen wird dem nur mit Herstellung von Mauerwerk beschäftigten Bauunternehmer, daß für Löhne und Gehälter mehr aufgewandt sein soll als für Baustoffe; die Sache verhält sich aber so unter Berücksichtigung der Putz-, Erd- und Nebenarbeiten sowie der Ausbesserungen, bei welchen der Baustoffverbrauch jeweils zurücktritt. Auch in den Rohranlagen besteht infolge der zunehmenden Einführung auch in ältere Bauten ein Unterschied zwischen beiden Rechnungsarten. Ausgaben für Eisenbetondecken oder Träger mit Auswölbung oder Zimmerarbeiten (Holzdecken) können sich natürlich gegenseitig vertreten; vom Standpunkt des Architekten aus wäre richtiger eingeteilt nach Mauerwerksbau und Deckenbau statt nach Gewerben.

Die angegebene Gesamtsumme für Lohn und Gehalt, 1465 Mill. Mk., im Hochbau stimmt in befriedigender Weise mit den Angaben der Berufsgenossenschaften überein. Zur Nachprüfung der Lohnsummen der vorhergehenden Zusammenstellungen (1465 + 570 = ca. 2030 Mill. Mk.) führen wir an

Baugewerks-Berufsgenossenschaften . . . 1365 Mill. Mk.
Tiefbau-Berufsgenossenschaften . . . . . 270 „ „
außerhalb der Gewerkschaften: Regiearbeiten 180 „ „
1815 Mill. Mk.
hierzu Versicherungsanstalten der Berufsgenossenschaften; ferner Holzbearbeitung (Schreiner), Eisenkonstruktion, außerdem Mehrgehälter, die die 1800 Mk. Höchstansatz der obigen Berufsgenossenschaftsstatistik übersteigen, ... rund 210 Mill. Mk.
zusammen 2025 Mill. Mk.

Außer Angaben über die Herstellungswerte ist ein Überblick über Zahl und Lage der Gewerbetätigen bemerkenswert:

Die Zahl der im Hochbau Tätigen beträgt nach unserer Zusammenstellung ungefähr 1238000
der im Tiefbau Tätigen, nach der Zahl der berufsgenossenschaftlich Versicherten . . . . . rund 360000
hierzu die Zahl der Arbeiter in Eigenbetrieben, ausschließlich Bahnunterhaltung . . . . . rund 100000
zusammen 1698000

Diese Personen als Vollbeschäftigte aufgefaßt, stimmen in ihrer Zahl genügend genau mit der Betriebszählung 1907 überein, wo die Zahl der im Baugewerbe Tätigen mit rund 1563000
angegeben war, denen ein erheblicher Zuwachs aufzurechnen ist; ferner die im Holzgewerbe gezählten Bauschreiner und die im Eisengewerbe gezählten Schlosser.

Rechnen wir hierzu von den Lieferungsindustrien
Steinindustrie 140000
Kiesgewinnung usw. 16000
Kalk, Zement und Kalkbrüche 120000
Ziegelei und Steinzeug 400000
Glas 90000
Schreiner (Bautischler) 80000
vom Holzhandel 30000
Baustoffhandel 17000
zusammen 2456000,

ferner den Einfluß auf die Eisenindustrie, verschiedene Industrien kleineren Umfanges und auf die Möbeltischlerei, so nähern wir uns der von Hausmann in seinem Werk „Der Goldwahn“ aufgestellten Ansicht, daß etwa ein Drittel der industriellen Erzeugung vom Baugewerbe unmittelbar abhängig ist.

Nebenbei erwähnen wir hier als eigentümlich für das Baugewerbe den erklecklichen Unterschied, den die Berufszählung 1907 gegenüber der Betriebszählung 1907 ergab, nämlich 1,800 Millionen gegen 1,563 Millionen, obwohl auch

letztere im Hochsommer, d. h. zur Zeit der Vollbeschäftigung stattfand. Vermutlich wurde ein Teil der in Eigenbetrieben (bei der Bahn) Tätigen als Betriebspersonen nicht gezählt, dagegen bei der Berufszählung mit aufgenommen; zum Teil mag sich die Erscheinung dadurch erklären, daß sich viele sogenannte Gelegenheitsarbeiter bei der Berufszählung als Bauarbeiter bezeichneten; zum Teil liegen die Ursachen bei den zu erwähnenden Verhältnissen der Bauarbeiter und Gewerbetreibenden auf dem platten Lande.

V. d. Borght hebt in einer Besprechung der Berufszählung von 1907 hervor, daß

rund 33% der Berufsangehörigen auf dem platten Land, d. h. in Orten mit weniger als 2000 Einwohnern,
„ 45% „ „ in den Klein- und Mittelstädten und
„ 22% „ „ in den Städten von mehr als 50000 Einwohnern seßhaft sind.

Wir berücksichtigen zunächst, daß hinsichtlich der Herstellungswerte sich die Sachlage ganz anders gestaltet; ein großer Teil der in den Gemeinden eingetragenen Arbeiter ist in den benachbarten Großstädten bei erhöhten Löhnen tätig, andere würden sich richtiger nicht als Bauarbeiter, sondern als Kleinbauern mit gelegentlicher baugewerblicher Tätigkeit bezeichnen. Immerhin zeigen die Berufszählungen, daß ein größerer Teil der Bevölkerung am Baugewerbe unmittelbar beteiligt ist, als die Betriebszählungen annehmen lassen.

Wie wir oben schon auseinandersetzten, ist der Bauarbeiter unter Umständen imstande, einen anderen Wohnsitz in entlegener Gegend anzunehmen, um Arbeit zu finden; für den Baugewerksmeister ist dies natürlich schwierig, insbesondere dann, wenn er als Handwerksmeister an seine Wohnstadt gebunden oder bei Bauunternehmern in engerem Sinne seine Kapitalkraft eine beschränkte oder gar durch Spekulation festgelegt ist. Wir geben hierzu zunächst eine Darstellung aus der Betriebszählung von 1907.

Die Größe der Betriebe ist bei der Wirksamkeit von Notstandsarbeiten insofern von Bedeutung, als diese, wenn sie nicht zu sehr verzettelt werden sollen, naturgemäß den kleinen Meistern schwer zuzuwenden sind. Die Statistik ist nicht sehr durchsichtig, da die Verhältnisse in den einzelnen Gewerbearten sehr verschieden liegen; ein Maurergeschäft, das zeitweise 50 Arbeiter beschäftigt, ist bei weitem noch kein Großbetrieb, während ein Zimmergeschäft mit gleicher Arbeiterzahl als solcher anzusehen ist, ebenso eine Klempnerei oder dergleichen.

Die Betriebszählung ergab:

5 300 Großbetriebe mit mehr als 50 Personen	633 000	oder	38%
40 000 Mittelbetriebe mit 6 bis 50 „	615 000	oder	38%
75 000 Kleinbetr. mit weniger als 6 „	350 000	oder	24%
hierzu			100%.

75 000 Alleinbetriebe.

Wie diese Aufstellung sich gestalten würde unter Ausscheidung nach Hoch- und Tiefbau, ist aus der Statistik leider nicht ersichtlich; wir können über die im folgenden nach Herstellungswerten nochmals zusammengestellten Zweige hinsichtlich der Betriebsgrößen und der Beweglichkeit in betreff des Wirkungskreises nur eine allgemeine Übersicht geben, die für die Wirkung der Notstandsarbeiten zur Stützung selbständiger Gewerbe Anhaltspunkte gibt.

Zugrunde zu legen wären nach Produktionswerten geordnet folgende Arten:

In Millionen Mark Herstellungswerte:

1. Eigenbetrieb (zum Teil Unterhaltung, einschließlich Stoffe für den Oberbau 430 + 200 . . . . =	630 Mill. Mk.
2. Tiefbauunternehmungen (ausschließlich der folgenden) . . . . ca.	750 „ „
3. Eisenkonstruktion des Hoch- und Tiefbaues	130 „ „
4. Eisenbetonbau des Hoch- und Tiefbaues	200 „ „
5. Bauunternehmungen für Hochbau . .	1500 „ „
6. Ausbauhandwerke, ferner Zimmerer- und Dachdeckergeschäfte	2350 „ „
zusammen	5560 Mill. Mk.

Von diesen Unternehmungsarten ist der Eigenbetrieb im wesentlichen an die Unterhaltung bestehender Anlagen gebunden. Im Unternehmertiefbau wird der größte Teil der Herstellung durch die örtlich nicht gebundenen großen Betriebe ausgeführt, die immerhin erhebliche Zahl der Kleinunternehmer, insbesondere Pflasterer usw., ist volkswirtschaftlich von geringer Bedeutung; die Möglichkeit, Arbeiten an entfernten Orten aufzunehmen, ist also vorhanden und die Tiefbauunternehmer daran gewöhnt.

Die Eisenkonstruktionswerkstätten sind hinsichtlich ihres Absatzgebietes in ziemlich weiten Grenzen beweglich. Einen verhältnismäßig beschränkten Betätigungskreis, z. B. bis 150 km, haben aber gegenüber den großen Tiefbaufirmen die Eisenbetongeschäfte, die dieser Beschränkung zum Teil durch Gründung zahlreicher Tochtergeschäfte abgeholfen haben, was vielfach zu ungesunden Verhältnissen führte. Örtlich wenig beweglich, weil entweder minder kapitalkräftig, oder weil durch örtliche Spekulation festgelegt, sind die meist mittelgroßen Hochbauunternehmungen; ziemlich fest an die Scholle gebunden sind die unter Ziffer 6 aufgeführten, größtenteils handwerksmäßig betriebenen Gewerbe.

Wir erkennen also die große Schwierigkeit, die aufzuwendenden Mittel den breiten Schichten der Gewerbetreibenden gleichmäßig zuzuführen und sie auf die einzelnen Bezirke entsprechend zu verteilen, da man bei den großzügigen Einrichtungen in erster Linie Ausbau von Bahnen, Wasserstraßen, Kraftanlagen und dergleichen ins Auge faßt, für deren Ausführung natürlich ein sehr beschränkter Kreis von Unternehmern in Frage kommt.

III. Die Aussichten des Baugewerbes nach dessen Stellung in der Gesamtvolkswirtschaft.

Vom Standpunkt der allgemeinen Volkswirtschaft aus ergeben sich nun einige beachtenswerte Vergleiche; zunächst mit den Schätzungen der Einkommensumme des ganzen Volkes, die meist mit 40 Milliarden Mark angegeben wird, und der nationalen Herstellung an Sachgütern, nach den Erzeugungsgebieten geordnet näherungsweise:

Viehzucht, land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	13 Milliard. Mk.
Bergbau und Werterhöhungen durch industrielle Herstellungen	16 „ „
Wert- und Preiserhöhungen durch Handel und Verkehr	4 „ „
zusammen	33 Milliard. Mk.,

welcher Betrag sich unter Zurechnung der den Erzeugungskosten zuzuschlagenden mittelbaren Steuern und Lasten entsprechend erhöht; rechnet man hierzu noch die Einkommen der freien Berufe und dienenden sowie Zinsen aus dem Ausland, so nähert sich dieser Betrag dem der Einkommensumme. (Schluß folgt.)

DER STADTPLAN VON MANNHEIM.*) Hierzu die Tafeln 23—28.

Von Stadtbauinspektor Dipl.-Ing. EHLGÖTZ, Vorstand der Abt. Stadterweiterung, Mannheim.

Als das Heidelberger Schloß, des Pfälzer Landes herrlicher Edelstein, die stolze Abtei Limburg zur Glanzzeit der salischen Könige, die Dome von Speier und Worms entstanden, gab es bereits an der Mündung des Neckars in den Rhein, ein Mannheim, ein kleines unbedeutendes Dorf, dessen erste geschichtlichen Nachweise in die Tage der Karolinger und die Urkunden des mächtigen Klosters Lorsch zurückreichen.

Nachdem die pfälzischen Baumeister das Dorf mit Zoll- und Steueramt versehen hatten, gedieh Mannheim zum ansehnlichen Platz, in dem wir manchen schmucken Bau vermuten dürfen. Genaueres ist uns von dieser Bautätigkeit nicht bekannt; nur zwei Denkmäler aus dieser Zeit kennen wir, Kriegsbauten, an welche das Dorf sich lehnte: die Festen Eichelsheim und Rheinhausen. Beide Burgen waren Wasserburgen und dienten neben strategischen auch Finanzzwecken, der Zoll- und Steuererhebung.

Burg Rheinhausen lag in der Gegend des Neckarauer Übergangs; die Burg war ein vieleckiger, wehrhafter Palas, umzogen von Gräben; schon Ende des 14. Jahrhunderts ging sie unter. Feste Eichelsheim war hingegen ein bedeutenderer Bau. Die Burg lag am Rhein, am heutigen Rennershof, und war ein mit vier Rundtürmen bewehrter, massiger, geräumiger Bau, der dem Pfalzgrafen häufig zum Aufenthalt diente. Ein bewehrtes Tor deckte den Zugang; als die Pulvergeschütze wirksam wurden, erweiterte man die Burg durch vorgeschobene Erdwerke. Dorf und Burgen bildeten ein romantisch-friedliches Idyll in der weiten Ebene des Rheinstromes.

Das Idyll zerstörte 1606 mit rauher Faust Friedrich IV. von der Pfalz. Seine Residenz Heidelberg schien dem Kurfürsten bei der ausgebildeten Kriegskunst jener Zeit keinen genügenden Schutz mehr zu gewähren. Der Kurfürst faßte deshalb den Entschluß, zwischen Rhein und Neckar an Stelle des Dorfes Mannheim eine Stadt und Festung zu bauen. Zur Verwirklichung dieses Gedankens war zunächst eine durchgreifende Enteignung der Dorfbewohner notwendig. Die Sache hatte ihre Schwierigkeiten. Die Dorfbewohner widersetzten sich dem Ansinnen, ihre Hütten abzubrechen, ihre Äcker, Gärten und Weinberge im Stiche zu lassen. Die Verhandlungen wurden von der einen Seite mit Kraft und allen Hilfsmitteln geführt, welche der damalige fürstliche Absolutismus gewährte; von der andern Seite aber stellte sich die ganze Zähigkeit und robuste Widerstandsfähigkeit der Landbevölkerung jener Zeit entgegen. Der Kurfürst mußte insofern nachgeben, als er versprach, seinen von Haus und Hof verdrängten Untertanen „ergötzlich" zu sein und sie durch Einräumung anderer Bauplätze auf dem Jungbusch, Rheinhausen, Seckenheim, Feudenheim und Käfertal, sowie durch sonstige Naturalleistungen zu entschädigen. In einem Vertrage vom November 1605 wurden diese Bedingungen festgelegt.

Bereits im folgenden Jahre, an einem stürmischen Märztage, wurde der Grundstein der neuen Stadt gelegt. Die Festung und Stadt wuchs ungewöhnlich rasch. Der Kurfürst ließ die Stadt in regelmäßiger, niederländischer Bauart anlegen; der Stadtbauplan war sehr einfach. Die Bebauung der Zitadelle, der Friedrichsburg, entsprang lediglich militärischen Gesichtspunkten. Im Schwerpunkt des Siebenecks lag der Alarmplatz, ein Sternplatz. Von ihm führten sieben Straßen nach den Basteien, zwei nach den Kastelltoren, der oberen und unteren Kastellport. Die entstehenden neun Baublöcke trennten den Polygonseiten parallele Straßen. In der Zitadelle wurden an wichtigen Gebäuden eine Kaserne, eine Schule und eine Münze errichtet. Da dies keine Monumentalbauten waren, bot die Zitadelle wohl ein dürftiges Bild, das nur durch die beiden Festungstore belebt wurde. Gleich einfach war die Stadt angelegt. Die Straßen liefen senkrecht und parallel zum Neckar, rechteckige Baublöcke umschließend. Die Stadtumwallung enthielt drei Tore, das Rhein-, Neckar- und Heidelberger Tor.

Die Festungswerke schmiegten sich aufs engste der gegebenen Örtlichkeit an. Die Richtung der Längsaxe der Festung, der heutigen Breiten Straße, erscheint nicht minder durch die Natur bestimmt durch die Richtung des sogenannten Kleinen Rheines, welcher auf der Westseite das neue Bauwerk begrenzt, als vom Erbauer gewollt durch das Bestreben, von der Friedrichsburg aus auf kürzestem Wege den Neckar zu erreichen. Mit der Richtung der Hauptaxen aber waren die Richtungen aller übrigen Straßen festgelegt; demgemäß ist die hieraus folgende Nord- und Ost-, bzw. Südwestrichtung der Straßenzüge das Ergebnis der gegebenen Örtlichkeit.

Der Stadtplan jener Zeit läßt zwei Plätze von einer für damals auffallenden Größe erkennen: der eine entspricht dem heutigen Marktplatz; der andere, östlich von der Breiten Straßen gelegene, trägt heute die Konkordienkirche. Das eigentliche Wohngebiet, der Kern der jetzigen sogenannten „Unterstadt", schließt gegen die Friedrichsburg mit einer Hauslinie ab, welche der nördlichen Flucht der heutigen Planken entspricht. (Siehe hierzu Plan von Stadt und Festung Mannheim ca. 1620 nach Merian, Tafel 23.)

Was die aufblühende Stadt weithin bekannt und berühmt machte, das waren die Gerechtsamen, die ihr der Kurfürst verlieh. Die Verheißung der Freiheit, Aufhebung der Leibeigenschaft, Duldsamkeit in bezug auf Nationalität und Religion winkte allen Freigesinnten, allen Bedrängten und Verfolgten tröstend entgegen. Gar viele eilten aus aller Herren Ländern herbei, hier Schutz und ein freies Leben zu suchen, so daß die Einwohnerschaft der damals jüngsten deutschen Stadt bald 180 Familien (1200 Köpfe) zählte und in kurzem etwa 200 Häuser bewohnt wurden.

Die Kämpfe des Dreißigjährigen Krieges brachen über die Pfalz, den Vorort des Protestantismus, herein; was geschaffen, fiel in den Stürmen der Kriegsjahre, als Tilly (1622) in Mannheim einzog, als Schweden, Bayern und Franzosen sich wechselseitig ablösten. Zweimal wird die Festung eingenommen und zerstört, letztmalig 1644 so gründlich, daß nur noch das Rathaus und einige Wallreste übrigblieben.

Der lang und heiß ersehnte Frieden hatte tausend Wunden zu heilen. Mannheim mußte von Grund aus neu

*) Literatur: Dr. Ing. Eberbach, Alt-Mannheims Baukunst in „Mannheim und seine Bauten" 1906; Heinrich v. Feder, Geschichte der Stadt Mannheim, 1875; Max Oeser, Geschichte der Stadt Mannheim, 1904; Prof. Dr. Walter, Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart, 1907.

aufgebaut werden. Kurfürst Karl Ludwig, der zweite Gründer Mannheims, bereicherte 1652 des Großvaters Gerechtsamenurkunde durch wertvolle Vorrechte und vielbewunderte Freiheiten. „Alle ehrlichen Leute von allen Nationen“ lud er zum Wiederaufbau und zur Besiedelung Mannheims ein. Und sie kamen, sich der verliehenen Gerechtsamen zu erfreuen — eine buntgemischte Schar. Wallonen, Niederländer, Franzosen: Glaubensflüchtige, die in der reformierten Pfalz eine Zufluchtsstätte fanden, und spekulationslustige Unternehmer, die aus dem pfälzischen Sande schnell lauteres Gold zu gewinnen hofften.

Trotz seiner sonstigen Sparsamkeit ging der Fürst in der Bautätigkeit voran. Zunächst erscheint jetzt ein neuer Bebauungsplan der Friedrichsburg, ein Plan, bei dem offenkundig nicht allein militärische, sondern auch ästhetische Gesichtspunkte maßgebend waren. Die Militärgebäude wurden an die Umwallung verlegt, im Mittelpunkt des Kastells liegt eine Stadtanlage mit zwölf Baublöcken, an der am Rhein gelegenen Belvederebastei ist der Platz für das kurfürstliche Schloß vorgesehen, das bald, und zwar mit erheblichem Kostenaufwand, errichtet wurde. Das Schloß war ein stattlicher, aber einfacher Bau. Die Fassade zeigte einen vierstöckigen Mittelbau, zwei anstoßende zweistöckige Flügel, die wieder in vierstöckigen Eckbauten endigten. Für die Bebauung der übrigen Teile der Burg standen den Baulustigen Normalpläne, Modelle (vgl. Abb. a, Tafel 24), zur Verfügung, die je nach dem Vermögen des Bauenden größere oder kleinere, einfachere oder reichere Lösungen boten. Modell A war für die Piazza bestimmt, d. h. für den Platz vor dem Schloß; das Modell zeigt ein dreigeschossiges Haus mit Arkaden im Erdgeschoß, mit hohem holländischem Walmdach und vertikaler Pilasterteilung. Das Modell B zeigt ein dreistöckiges Haus von fünf Fenster Frontbreite mit hohem Dach, das am First von zwei Urnen gekrönt ist und wohl für bessergestellte Bürger bestimmt war. Das zweigeschossige Haus des Modells C ist ohne jede Gliederung der Fassade; das kleine ebenfalls zweigeschossige Dreifensterhaus nach Modell D wird nach seiner sparsamen Raumverteilung den vorherrschenden Kleinwohnungstyp darstellen. Für jede Straße war dasselbe Modell angenommen. Die ganze Kunstrichtung atmet zwar etwas Schematismus; unzweifelhaft hatte aber die ausgebaute Friedrichsburg einen ästhetisch befriedigenden Gesamteindruck gemacht. Die Friedrichsburg und ihre geplante Bebauung mit Normalhäusern (Historische Studie von Dr.-Ing. Eberbach, früher Mannheim, jetzt Ottweiler). Die breiten einfachen Militärgebäude bildeten einen geschickten Übergang zu den strengen Linien der Umwallung. Sehr hübsch in der Wirkung war der Platz vor dem Schloß. Marstall und Zeughaus schlossen zu beiden Seiten, dem Schloß gegenüber war durch Zurückrücken der Baufluchten der mittleren Blöcke eine Platzerweiterung geschaffen.

Wie in der Burg, so herrschte auch in der Stadt rege Bautätigkeit. Es erhob sich ein Schütt- und Zeughaus an Stelle des heutigen Theaters, ferner entstand die einstweilige Kirche für das Volk und die französische Gemeinde, ein Holzbau an Stelle der heutigen Konkordienkirche. Die Gemeinde errichtete ein Rathaus mit Notkirche und Glockenturm, ein Schlachthaus, ein Armenhaus und ein Schießhaus. Auch die private Bautätigkeit hob sich bedeutend, da der Herrscher alles zu ihrer Unterstützung tat: wie unentgeltliche Zuweisung von Bauplätzen, billige Lieferung von Baustoffen, Übernahme der Kosten für die Erbauung und Unterhaltung der Wälle, Brücken und Tore der Befestigung durch den Kurfürsten, Überlassung des Ungeldes an die Stadt als Beitrag für die Straßenkosten. Im Juli 1677 ließ der Kurfürst, der lebhaft den Fortschritt der Bebauung Mannheims förderte, dem Rat verkünden, es sei sein Wille, „daß anstatt der in Mannheim befindlichen geringen, minderwertigen Häuser die Eigentümer andere gute Häuser und wenigstens zwei Stockwerk hoch bauen, oder da sie das nicht tun wollten, die kleinen Häuser abgeschätzt werden und um den geschätzten Preis anderen, so auf den Platz gute, große Häuser bauen wollen, solche überlassen“. Dieselbe Absicht verfolgte der vom Bauwesen handelnde sechste Abschnitt der neuen Privilegien von 1682, der ähnliche Bestimmungen für die fünf Hauptstraßen und deren Querstraßen gab und als erstrebenswertes Muster das zweistöckige Haus bezeichnete, „das untere Stockwerk 11, das obere 10 Schuh hoch und 30 Schuh ins Quadrat mit guten gewölbten Kellern und steinernen Giebeln an den Gassen“. Die kleineren Häuser, Mühlen, Häfnersofen, Backofen u. dgl. sollten nur in den Nebengassen in der Nähe des Walles geduldet werden. Das bedeutendste Kunstdenkmal der älteren Zeit entsteht 1685, die den Reformierten gehörige Nationalkirche, das erste Glied in der Kette der Mannheimer Monumentalbauten, das Urvorbild auch in Zukunft beim Entwurf monumentaler Fassaden.

Da griff abermals, als die Stadt 12000 Seelen zählte, das Schicksal mit grausamer Faust in das junge, frische Leben und knickte seine vielverheißenden Knospen. Die Mordbrennerscharen, die Ludwig XIV. von Frankreich aussandte, um die blühende Pfalz in eine Einöde zu verwandeln, eroberten Mannheim 1688. Die Festungswerke wurden geschleift und die Stadt gänzlich dem Erdboden gleichgemacht.

Nach dem Frieden von Ryswick wird 1698 der Wiederaufbau der Stadt beschlossen; sie soll zwar in erster Linie Schiffahrts- und Handelsplatz sein; der Gedanke aber, in ihr gleichzeitig eine Festung als militärischen Stützpunkt für die Pfalz zu schaffen, wird erneut aufgenommen und durch die Berufung des holländischen Ingenieurs Coehorn verwirklicht. So entsteht unter Kurfürst Johann Philipp an der gleichen Stelle die zweite Festung Mannheim, an sich ein vollständig neues Werk, in der Grundrißanordnung von Festung und Stadt aber sich eng an seinen Vorgänger anschließend. Die Errichtung einer selbständigen Zitadelle unterbleibt; das durch ihren Wegfall frei werdende Gelände, der Kern der heutigen Oberstadt, wird zum größten Teil der Bebauung übergeben: die erste Stadterweiterung.

Der Wiederaufbau knüpfte eng an die Vergangenheit an: es liegt kein berechtigter Grund vor, der gegen die Beibehaltung des früheren Systems der rechtwinkeligen Baublöcke geltend gemacht werden könnte, zumal die Form des langgestreckten Rechtecks bei dem vorliegenden vollständig ebenen Gelände am besten den Forderungen eines vorteilhaften Wohnhausbaues entspricht. So kehren die geraden Straßen der zerstörten Stadt im alten Wohngebiet wieder; sie werden für die in Aussicht genommene Stadterweiterung ohne Versetzung verlängert und erhalten im geplanten Schloßbau ihren architektonischen Abschluß.

Als stattlicher Bau stieg seit 1700 das Rathaus und die Rathauskirche in die Höhe. Die lutherische Gemeinde errichtete 1706—1709 die Trinitatiskirche, ein schlichtes Monument



Abb. 3. Jesuitenkirche in Mannheim.

voll Kraft und Wucht, eigenartig durch ihre puritanische Einfachheit. Die reformierte Gemeinde durfte auf den Grundmauern der Nationalkirche sich die Konkordienkirche errichteten. An kirchlichen Bauten ist noch das 1701—1706 erbaute Kapuzinerkloster mit der Kirche zum heiligen Rochus zu nennen, das sich an den Kleinen Planken und dem Johannisplatz erhob. Bemerkenswert ist die außerordentlich glückliche Einfügung der Baugruppe in das Straßennetz und das hübsche, sich von allen Seiten zeigende Gesamtbild. Neben diesen Leistungen auf dem Gebiet der Monumentalbaukunst zeigte sich wieder eine rege Tätigkeit im Privatbau. Was die Motive anlangt, so ging man wieder auf die bewährten Vorbilder der Friedrichsburg zurück.

Ein Glücksfall sondergleichen für die Stadt war es, als 1720 Kurfürst Karl Philipp mit seinem Hofe nach Mannheim übersiedelte, eine ungeahnte und folgenreiche Wendung in ihrer Geschichte. Ein Religionsstreit in der bisherigen Residenz Heidelberg und das Streben aus der alten, engen Höhenburg, die seinem modernen Geiste nicht mehr entsprach, veranlaßte ihn, Mannheim zu seinem Sitze zu erheben.

Zunächst wurde die Umwallung der neuen Residenz fertiggestellt und durch drei Tore, das Heidelberger, Neckar- und Rheintor, geschmückt. Drei monumentale Gebäude als beherrschende Punkte im Stadtplan sind bezeichnend für Karl Philipps Epoche: das riesenhafte Schloß als Ausdruck seiner prunkliebenden Herrschergewalt, die prächtige Jesuitenkirche als Wahrzeichen seines streng katholischen Sinnes und das Kaufhaus als Denkmal des mißglückten Versuches, Mannheim verfrüht zur Handelsstadt zu erheben. Diese Bauten zu vollenden, war allerdings erst seinem Nachfolger Karl Theodor (1743—1799) vergönnt.

Als Platz für das Schloß konnte nur eine einzige Stelle in Betracht kommen, die schon in alter Zeit mit Karl Ludwigs Schloßanlage geschmückte, durch Erinnerung, Überlieferung und Geschichte geheiligte Stätte am oberen Ende der Stadt. Der Schloßbau nach den Entwürfen von Marot, Froimont (vgl. Abb. b, Tafel 24), Bibiena, Pigage wurde in geschicktester Weise der regelmäßigen Stadtanlage angepaßt; nicht weniger als sieben Straßen erhielten ihren Abschluß durch besonders betonte Axen des Schlosses. Die Schloßanlage beherrscht Alt-Mannheim und gibt der Stadtanlage seinen baukünstlerischen Ausdruck. Die Straßen sind mit zwei-, höchstens dreistöckigen Bauten umrahmt; auch hier das Zurücktreten der Wohngebäude gegen die beherrschende Wirkung der Baumassen des Schlosses.

In der Hofkirche, der Jesuitenkirche, schuf Bibiena ein Baudenkmal, stadtbeherrschend und weithin kündend des Ordens Macht; die Wirkung dieser Kirche wird im Stadtbild durch planmäßiges Vorschieben in die „Kalte Gasse“ gesteigert; die Piazzetta vor der Vorhalle mit den einst hier stehenden niederen Häusern bezweckte, die Kirche hervorzuheben (vgl. Abb. 3 im Text). In der Umgebung des Schloßes entstehen das Kloster der Karmeliter, das Kloster und die Kirche der Augustinernonnen, sowie die Kirche der Sodalität. Das Schloß und die bisher im Zusammenhang mit ihm geschilderten Gebäude sind aber nicht allein hervorragende Einzelmonumente, es ergab sich auch, im ganzen betrachtet, ein großartiges Gesamtbild. Ein schönes Architekturbild bot sich dem Beschauer am Ostende des Schlosses. Eine große, weiträumige, vielfach erweiterte und doch geschlossene Platzanlage, abgeschlossen zur Linken von den Massen des Schlosses, zur Rechten von den eleganten kirchlichen Schöpfungen, den Wohngebäuden. Im Hintergrunde ernst das Jesuitenkollegium, alles aber überragt von der Jesuitenkirche in ihrer einzig schönen Umrißlinie. Auch in der Stadt entstanden Monumentalbauten: das Kaufhaus mit dem Paradeplatz (vgl. Textbild 4), das Kurfürstliche Spital ad St. Borromaeum mit Kirche, die Garnisonkirche auf dem Zeughausplatz, Zucht- und Waisenhaus u. a. m. Die Liebe des Kurfürsten Karl Theodor zu den Wissenschaften führte zur Gründung der Sternwarte. Der Bau erhebt sich inmitten des Jesuitenreichs vom Schloß. Im Zusammenhang mit dem Gebäude

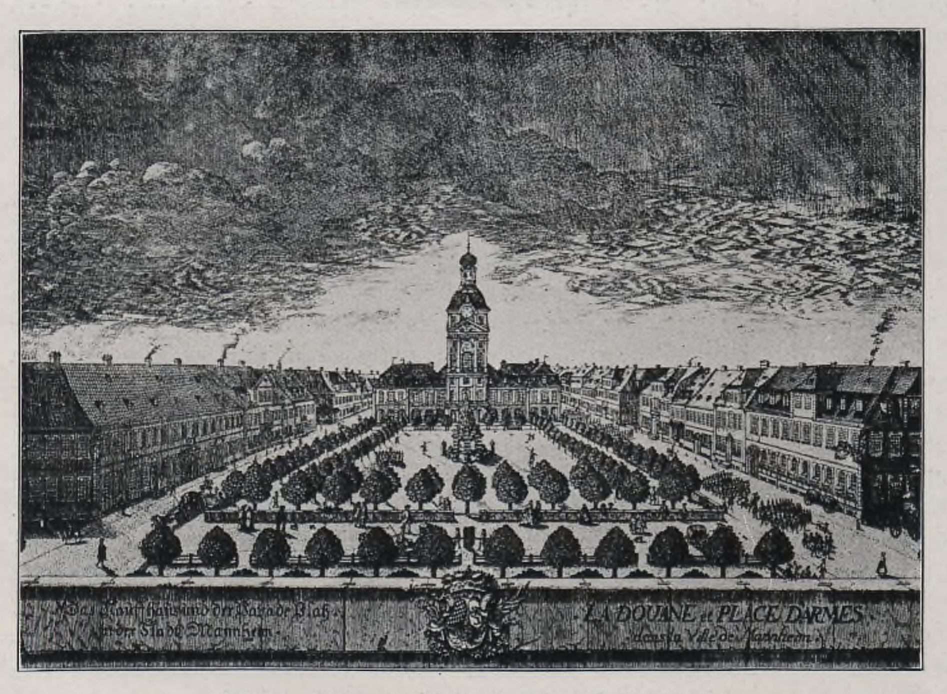


Abb. 4. Kaufhaus mit Paradeplatz in Mannheim.

des Jesuitenkollegiums und der Kirche bildet die Sternwarte eine außerordentlich hübsche Baugruppe, mit dem sich das Grün der Bäume des Schloßgartens anmutig verbindet (vgl. Textbild 5).

Wo Monumentalbaukunst sich herrlich entwickelt, dort sind auch die Vorbedingungen für reiche Entfaltung der bürgerlichen Baukunst gegeben. Die private Bautätigkeit wurde durch unentgeltliche Abgabe von Grundstücken angeregt; durch eine Reihe von Vorschriften wurde bewirkt, daß neben den öffentlichen Gebäuden auch die Privathäuser das „Dekor" der Residenz beförderten. Der Gleichmäßigkeit im Grundriß der Stadt, der Geradlinigkeit ihrer Straßen sollte sich nach dem Wunsche des Herrschers möglichste „Egalität" der Fassaden beigesellen. Ohne Vorwissen des Gouverneurs und Fortifikationsdirektors durfte niemand einen Bau beginnen. Dieser suchte mit allen Kräften darauf zu dringen, daß die Häuser „soviel als möglich in einer Höhe gehalten wurden". Ein Erlaß verfügte, daß nur zweistöckig gebaut werden dürfte. Die Besitzer einstöckiger Häuser sollten „zu Aufsetzung eines zweiten Stockwerks angewiesen und aufgemuntert werden". Später wuren zwei „Bauzensoren" mit der sachverständigen Beaufsichtigung des Bauwesens beauftragt. Diese Bauzensoren hatten nicht allein die Aufgaben einer Baupolizei auszuüben, auf solide Ausführung und auf die Verwendung von guten Baustoffen zu achten, sondern auch die architektonische Durchbildung zu prüfen, mit der Umgebung in Einklang zu bringen.*) So entwickelte sich die Stadt im 18. Jahrhundert zu einem kräftigen Gemeinwesen (Zahl der Einwohner 1777 über 25000). Ein Stadtplan aus dem Jahre 1760 (Tafel 25), ein Vogelschaubild vom Neckar her aufgenommen, gibt die beste und zuverlässigste Gesamtansicht des damaligen Mannheim; er erzählt dem Beschauer in beredter Weise vom Emporwachsen und Aufblühen der Residenz. Die Stadt ist nahezu vollständig ausgebaut, die meisten öffentlichen Gebäude sind bereits vollendet, die Plätze sauber angelegt und mit Bäumen bepflanzt.

Wie ein jäher Blitzstrahl traf es die Stadt, als Karl Theodor 1778 seine Residenz nach München verlegte. Die verlassene Residenz glaubte ihre Lebenskraft gebrochen. Der Pulsschlag des öffentlichen Lebens stockte. Das Ende des 18. Jahrhunderts bringt die französischen Revolutions- und napoleonischen Kriege (1792—1801), im Verlauf welcher die Stadt mehrmals von Feind und Freund unter vielfacher Zerstörung der öffentlichen und privaten Gebäude belagert und eingenommen wird. Im denkwürdigen Jahre 1799 wird noch unter der Regierung Karl Theodors mit Zustimmung Frankreichs beschlossen, die Festungswerke niederzulegen; die Stadt soll der — ihrer Entwicklung verderblichen — Eigenschaft als Waffenplatz entkleidet werden. In dem Stadtplan des Obergeometers Dewaral von 1799 (Abb. a, Tafel 26) ist der damalige Zustand mit großer Genauigkeit festgehalten. Indessen macht die unter dem Jubel der Bevölkerung begonnene Schleifung der Festung nur langsamen Fortschritt und ist erst im Jahre 1818 in allen Teilen vollendet. Im Jahre 1802 kam Mannheim infolge der großen staatlichen Umbildungen mit der rechtsrheinischen Pfalz zu Baden.

*) Instruktion, wonach die beeideten Bauzensoren sich zu verhalten, „Der Städtebau" 1913, 9. Heft, S. 105.

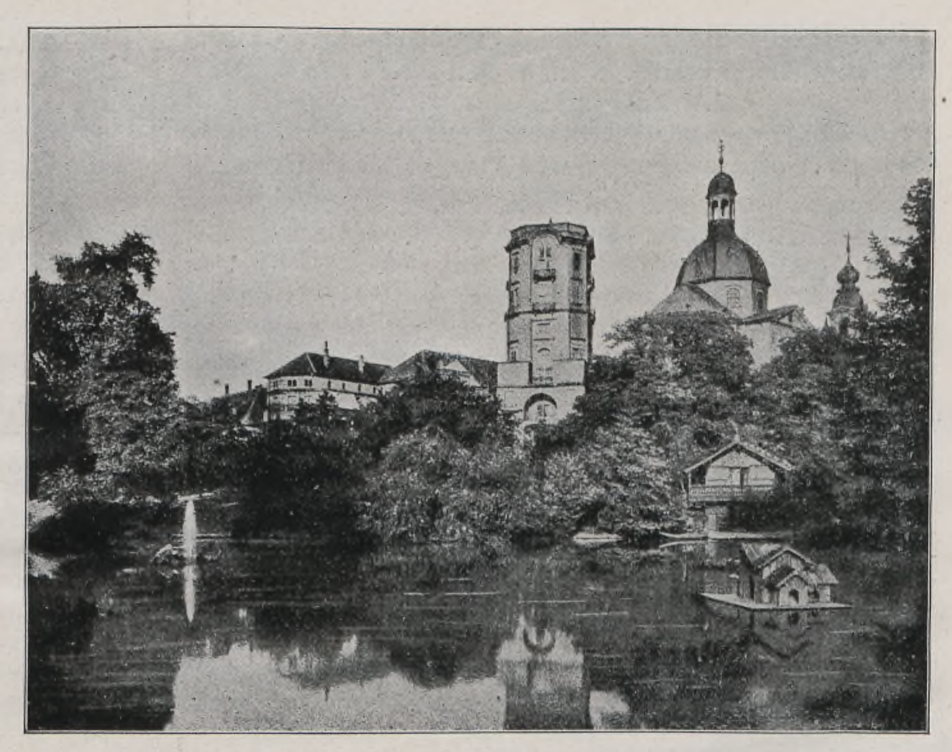


Abb. 5. Sternwarte in Mannheim.

Wall und Graben verschwinden; zum Schutz der Stadt gegen die Hochwasser von Rhein und Neckar wird auf dem Glacis der alten Festung ein Ringdamm errichtet, welcher beiderseits mit reichem Baumschmuck ausgestattet wird; das gesamte zwischen diesem und der Altstadt gelegene Gelände soll, in verschiedene große Parzellen geteilt, der Bebauung gewidmet werden (die zweite Stadterweiterung) und findet, da keine Nachfrage nach Bauplätzen vorhanden, zunächst zur Anlage von Gärten Verwendung (vgl. Plan der Stadt Mannheim 1813, Abb. b, Tafel 26).

Die Bautätigkeit bleibt — wohl in erster Linie eine Folge der unsicheren politischen Verhältnisse — in der ganzen ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine sehr geringe. Lebhafter wurde die Bautätigkeit erst in den fünfziger und sechziger Jahren, besonders in der Weststadt als Folge der neu eröffneten, für die damalige Zeit schon bedeutsamen Hafenanlagen. Der Plan von 1870 (Abb. oben, Doppeltafel 27/28) läßt erkennen, daß die Bebauung allmählich auf den umgebenden Gartenring übergreift.

In den siebziger Jahren setzte eine erhöhte Bautätigkeit ein; jenseits des Neckars entsteht zwischen der Kettenbrücke und den Neckargärten ein neuer Stadtteil, die Neckarstadt. Die Gartenwege des Gebiets zwischen Altstadt und Ringdamm sowie der Schwetzinger Gärten wurden zu Straßen ausgebaut (1870—72). Im Jahre 1883 werden die sogenannten Baumschulgärten nördlich der Bahn (Bismarkstraße und Umgebung) und im Jahre 1891 das sogenannte Gontardgut südlich der Bahn durch einen Großindustriellen erworben und durch Anlage von Straßen der Bebauung erschlossen; an letzterer Stelle entwickelt sich, zumal nach dem Bau einer Überführung über die Eisenbahn, die mächtig emporblühende Lindenhofstadt. Im Westen der Stadt wird das durch die Verlegung des Hafens frei gewordene Gelände von der Großherzoglichen Domänenverwaltung aufgefüllt und als Bauplätze verkauft (Jungbusch). Schließlich eröffnet die Stadt selbst auf dem ihr gehörigen Gelände nördlich der Schwetzinger Vorstadt, östlich vom Ring ein neues Wohngebiet, die so-

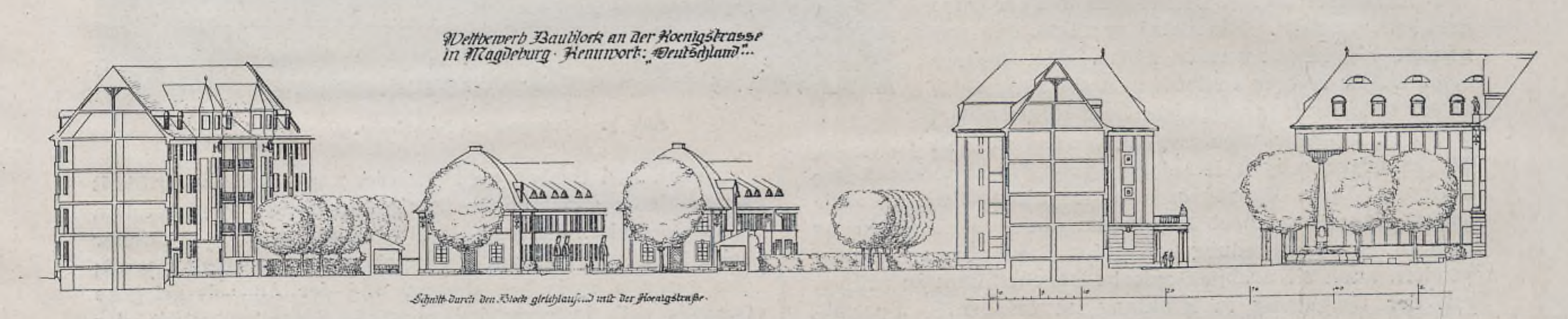
genannte Östliche Stadterweiterung, welche überwiegend der Errichtung von herrschaftlichen Wohnhäusern und von Ein- und Zweifamilienhäusern gewidmet ist (vgl. Mannheim 1900 Abb. unten, Doppeltafel 27/28). Hier hat Bruno Schmitz im Friedrichsplatz ein monumentales Platzgebilde geschaffen.*)

*) Goecke, Der Friedrichsplatz in Mannheim. „Der Städtebau" 1907, 12. Heft, S. 155.

Innerhalb dreier Jahrhunderte hat sich das Bild des Stadtplanes mächtig geändert; das Mannheimer Wohngebiet wurde seines früheren Charakters vollständig entkleidet. An Stelle des behaglichen Bürgerhauses sind vielstöckige Mietshäuser getreten, gegen welche selbst das Schloß mit seinen Massen nicht mehr aufkommen kann. Der Rhythmus im Stadtplan der Altstadt ist damit für immer geschwunden.

WETTBEWERB ZUR ERLANGUNG VON ENTWÜRFEN ZUR BEBAUUNG EINES BAUBLOCKS AN DER KÖNIGSTRASSE IN MAGDEBURG.*)

Von Prof. C. PRÉVÔT, Magdeburg. Hierzu Tafel 29.



Zu dem in Nr. 10/11 dieser Zeitschrift erschienenen Aufsatz des Herrn Geheimrat Peters über den Wettbewerb möge als Ergänzung der Besprechung einiges zur Klärung der Aufgabe hinzugefügt werden.

Im Programm der Ausschreibung waren Typen von Reihen- und Eckhäusern verlangt. Solche typischen Grundrisse für Wohnhäuser mit Stockwerkswohnungen von fünf bis neun Zimmern, wie sie hier in Frage kommen, bedingen gewisse Breiten und Tiefen für die Grundstücke, die bebaut werden sollen. Von diesen Bauplatzgrößen muß also ausgegangen werden; und es sind die entsprechenden Bauplätze so aneinanderzureihen, daß überall eine klare Raumwirkung zur Geltung kommt.

Diese künstlerische Notwendigkeit gilt aber nicht nur für die Straßen- und Platzbildung, sondern auch besonders für die Hofanlagen. Gerade letztere sind aber in manchen der Entwürfe recht stiefmütterlich behandelt worden. Klare Hofräume sind nur zu erreichen, wenn die Hinterfronten der Häuser nicht zu gewaltige Vorbauten aufweisen, wie dies z. B. bei dem Entwurf „3 Plätze" so offensichtlich zutage tritt. Besonders bei den Wohnungen an der Bötticher- und Hansastraße wird man gezwungen sein, die günstige Südseite für Wohnräume in betracht zu ziehen und die Nordseite mehr für Küchen und Nebenräume in Anspruch zu nehmen. Daß dabei die Höfe, an denen solche Wohnräume und auch offene Sitzhallen liegen, architektonisch gelöst und für das Auge wohltuend gestaltet werden müssen, versteht sich von selbst.

Bei den beschriebenen Entwürfen werden nun die Höfe meist als Anlagen mit gärtnerischem Schmuck ausgestattet, sonst, ihrer geringen Größe wegen, aber nicht weiter ausgenutzt.

Der beiliegende Entwurf versucht nun eine Lösung mit Grundrissen, die eine klare Platzgestaltung ermöglichen, und zwar, nach der Hansastraße zu, unter Annahme eines großen Binnenhofes mit hineingebauten, von Gärten umgebenen Einfamilienhäusern. Eine Durchfahrt zwischen König- und Böttícherstraße macht diese zugänglich und schließt sie hinter den Höfen der Randbebauung mit seitlich angeordneten Kinderspielplätzchen ab. Durch eine Baumreihe erhalten die Gärten gegen die Höfe der Randhäuser einen Abschluß und die Gesamtanlage einen grünen Rahmen.

Wenn auch die eigentliche Altstädtische Bebauung der Magdeburgischen Bauordnung hauptsächlich hohe Mietshäuser mit vier Geschossen vorsieht, so sollte doch eine derartige Ausnutzung großer Innenhöfe nicht ohne weiteres von der Hand gewiesen werden.

*) Dieser uns zugegangene Nachtrag wird um so willkommener sein, als er für den sonst im Wettbewerbe nicht vertreten gewesenen Gedanken einer niedrigeren Bebauung des Blockinnern eintritt. D. S.

FRAGMENTARISCHE BEITRÄGE ZUR AUSBILDUNG DES DEUTSCHEN GARTENGESCHMACKS.

Von Dipl.-Ing. WILHELM JOST, Architekt in Stuttgart.

Wie weit vorurteilsfreie Betrachtung sich über Mode und Zeitanschauung zu erheben vermag, dafür findet sich für den besonderen Fall der Frage „Gerade oder krumme Wege" ein recht überraschendes Beispiel in den heute so gut wie vergessenen „Taschenkalendern für Natur- und Gartenfreunde", die der Cottaische Verlag, also der Verlag Schillers und Goethes, um 1800 herausgab.

Die Frage der „geraden oder krummen Wege" ist ja letzten Endes nichts anderes als die kurzgefaßte Kennzeichnung der beiden Richtungen, in denen die Gartenkunst von jeher abwechselnd sich bewegte und verdient deshalb, wo immer sie auch angeschnitten wird, besondere Teilnahme Dies geschieht nun u. a. in den eben erwähnten Kalendern in einem Aufsatz „Fragmentarische Beiträge zur Ausbildung des deutschen Gartengeschmacks", in dem ein unbekannter Verfasser mit Geist es unternimmt, die Gartenkunst in die Reihe der eigentlichen und hohen Künste einzuordnen, und zwar in einer Weise, die — vorausgreifend bis auf Anschauungen und Bestrebungen unserer Zeit in diesen Dingen — so gründlich ist, daß die Ausführungen nicht nur heute noch ihren Zweck der „Ausbildung des deutschen Gartengeschmacks" genügten, sondern geradezu als Grundlagen unserer Gartenkunst anzusehen sind.

Dessentwegen, und weil die Frage der „geraden und krummen Wege" schließlich auch eine Frage des Städtebaues ist, sei hier ein Auszug aus jenen „Beiträgen" mitgeteilt und darin beachtet, wie sehr sich jeweils die Ausführungen und insbesondere auch das Endergebnis der Untersuchung mit unseren heutigen Anschauungen nicht nur über Gartenwege, sondern ebensosehr über städtische Straßenführung deckt.

„Auch in Deutschland," schreibt der Verfasser, „fängt die Gartenkunst an, der Natur ihre Rechte wieder zu gönnen, die sie sonst mit architektonischer Strenge durch Schere und Richtscheid zu meistern gewohnt war. Und bald wird eine neue Anlage, die sich ängstlich in geometrische Formen verteilt, eine Seltenheit sein. Aber daß nicht die Neuerungssucht unsere Gärten auf einer anderen Seite verderbe! Vielleicht sind wir einem Abweg nah, der nicht viel mehr taugt als die Irrwege unserer Vorfahren. Die halbverdaute Idee, die man gewöhnlich mit dem Namen: Englischer Garten verbindet, könnte uns dahin bringen."

„Wir tun England zu viel Ehre an und sind offenbar zu ungerecht gegen uns selbst, wenn wir unsere schönen deutschen Gärten immer mit dem Beiwort ‚englisch, stempeln wollen".

Und nun „sich noch zu fragen, ob der gerade oder der krumme Weg für Gartenanlagen schicklicher sei, ist wohl heutzutage sehr überflüssig, da diese Frage längst hinläng lich und sogar im Druck beantwortet ist. Sie sind beide anwendbar. Alle Abhandlungen über das unbestimmte Für und Wider sind deswegen ganz unnütz. Die Frage aber, wann und warum diese oder jene Gattung von Wegen anwendbar sei, geht etwas tiefer und verdient wenigstens eine kurze Erörterung".

„Der gerade Weg im strengsten Verstand ist eine Gattung ohne Abart. Er geht beständig nach der Schnur aus und ist deswegen, der Natur des Weges nach, immer artifiziell: also ein erst gefundener und nicht in der Natur selbst liegender Weg. Das läßt sich ganz kurz erweisen, wenn wir nur nachdenken wollen, wie ein Weg entstehe. Die erste Grundlage des Weges ist der Gang irgend eines sich auf der Erde fortbewegenden Körpers, und zunächst unter allen der Gang des Wanderers. Wer wird aber glauben, daß der Wanderer, der zum erstenmal über ein unwegsames Revier geht, in schnurgerader Linie darüber hinkommen werde? Es braucht nicht einmal sichtbare Hindernisse, und er macht gewiß schon Abweichungen von der geraden Linie. Hat er aber seinen ersten Gang nur ohne auffallenden Verstoß wider seinen Zweck gemacht, so tritt er in der Rückkehr wieder in seine Fußtapfen; der erste, der nach ihm kommt, folgt eben denselben, und so entstehen am allernatürlichsten die Wege, aber nie streng-richtige gerade Wege."

„Alle Beweise für den geraden Weg, die man von dem Gang des Schattens und des Lichts usw. führen will, sind im eigentlichsten Verstand aus der Luft gegriffen und hier ganz und gar nicht brauchbar. Den geraden Weg erfand erst die Meßkunst. Dem ungeachtet kann er uns für Gartenanlagen ganz erwünscht sein. Der Mißbrauch, den man sonst davon gemacht hat, schließt den rechten und guten Gebrauch nicht aus."

„Der gerade Weg vernichtet den natürlichen Weg, indem er alle Hindernisse und alle Zufälligkeiten, die mit dem letzteren in Verbindung stehen, aufhebt. Dadurch gewinnt er mehr Anmaßung und kann insofern der prächtigere heißen. Pracht und Natur ist aber nicht einerlei. Da wir unter der ersten, wenn wir auch die Idee von Schönheit damit verbinden, immer eine gesuchte und gedrängte Schönheit bezeichnen; und wenn wir von der Pracht der Natur reden, so sprechen wir in einer Hyperbel, womit wir nichts weiter sagen als: Hier ist die Natur so schön, als ob sie prächtig sein wollte."

„Den geraden Weg wenden wir in der Gartenkunst am schicklichsten an, wo prächtige Partien sind, die durch ihren Charakter der Natur schon ein gewisses Joch auflegen und von dieser fordern, daß sie um der Harmonie des Ganzen willen sich bequeme und unter Regeln schmiege. Wir wenden ihn ferner schicklich an, wenn er um der Notwendigkeit willen nicht anders sein kann, als bei Fahrwegen, die durch Gartenlagen gehen können usw. Außer diesem aber oder wo er ohne Bedeutung und Notwendigkeit gezogen wird, ist er gar leicht der langweiligste und undankbarste Weg."

„Der krumme Weg macht die andere Gattung aus, die aber zwei Haupt- und unzählige Unter-Abarten hat. Die erste Haupt-Abart begreift die geometrische Krümmungen, die zweite die natürliche oder willkürliche Krümmungen. Diese letztere ist so reich an Abwechslung, daß alles von regelloser Krümmung dahin gehört, was nur unter dieser Gestalt gedacht werden kann. In dieser unerschöpflichen Mannigfaltigkeit, die zugleich mit der Natur näher zusammenstimmt, finden wir ohne Mühe die Ursache, warum der krumme Weg weit anwendbarer als der gerade ist,

und damit den Beweis, daß nicht die Mode allein, sondern ein anderer, weit überwiegender Grund diese Gattung von Wegen der Gartenkunst empfohlen hat."

„Diese geometrische Krümmung behält neben ihrer Bewegung eine Strenge, welche sie oft unbrauchbar macht. Neben den Wegen, die sich regellos wenden und krümmen, wird sie steif. Im Spiel mit dem geraden Weg ist sie hingegen weit vorzüglicher als die freie Krümmung, und bleibt für Pracht-Partien oder alle, die größere Ansprüche machen, ganz erwünscht."

„Die regellose, oder freie natürliche Krümmung, scheint sehr leicht zu finden zu sein, weil ihre Gestalt ganz auf Willkühr beruht, und so oft verändert werden kann, als man nur will. Hier betrügt aber der Schein gewaltig, denn eben deswegen ist es oft recht schwer, sie schön und schicklich zu erfinden. Es gehört Kunstgefühl und Geschmack dazu."

„Die üble Anwendung ist schuld, daß die krumme Wege bei vielen Leuten von Verstand und Geschmack verdächtig geworden sind, und sich wohl zuweilen als eine Modetorheit verschreien lassen mußten. Ich will nicht zu den Lobrednern derselben gehören, nur wünsche ich, daß jeder, der noch Einwendungen wider sie zu machen hat, erst den Gesichtspunkt für die krummen Wege berichtigen möchte, ehe er sie verdammt. Man kann den gekrümmten Weg freilich so widernatürlich verziehen, und ihn so unschicklich vervielfachen, daß er ekelhaft wird. Wo liegt aber der Fehler, in dem Weg oder in dem Widernatürlichen und Unschicklichen? Gut und richtig angewendet gewährt er uns hingegen außer dem Vergnügen, das wir an seiner eigenen freien Zeichnung und seiner ungezwungenen Bewegung finden, den großen Vorteil, daß er, ohne uns zu genieren, den Standpunkt für die Ansicht um und neben uns so oft verändert, und also den Genuß viel mannigfaltiger und unterhaltender macht. Es ist deswegen eine gewöhnliche Bemerkung, ob er gleich länger wird, uns doch kürzer zu sein scheint als der gerade, und die Ursache davon liegt nicht tief verborgen. Im geraden Weg haben wir wegen der einfachen Richtung, die er uns selbst gibt, immer den Weg und sein Ende am deutlichsten vor den Augen; diese Gegenstände wirken also am bestimmtesten. Ist der gerade Weg auch noch so lang, so hindert uns doch nichts, ihn auf einen Blick zu übersehen, und deswegen täuschen wir uns gewöhnlich dadurch, daß wir ihn für bald zurückgelegt annehmen. Kommen wir alsdann nicht so bald ans Ziel, so werden wir des Gehens endlich überdrüssig und finden den langen Weg mühsam. Müssen wir ihn aber das zweite-, das dritte- und viertemal gehen, so wird er immer langweiliger, weil es doch nur der nämliche Weg ist, den wir das erste Mal schon deutlich gesehen und erkannt haben, und der im Grund eben allen geraden Wegen gleich sieht. — Würde es sich anders verhalten, wenn eben derselbe Weg in leichten freien Krümmungen sich fortwände? In alle Wege. Die freie Krümmungen haben das eigene, daß sie unter sich nicht gleich sind und schon dadurch ein angenehmes Spiel fürs Auge machen. So oft wir eine Krümmung zurückgelegt haben, zählen wir bis zur nächsten, und werden auf diese Art nach und nach weiter gefördert. In die Krümmungen treten Pflanzungen, Verzierungen oder andere Gegenstände in mannigfaltiger Abwechslung ein, die den Weg leicht vergessen machen und während dem Gehen uns verschiedentlich unterhalten."

„Krumme Wege sind schön, wenn sie sich frei und ungezwungen bewegen, dem Platz, durch welchen sie hinführen, anpassen und einen Zweck haben, dem sie entsprechen. Verwerflich sind sie, sobald ihnen diese Eigenschaften fehlen." —

„Sonderbarerweise legt man den Gartenwegen heutzutage mehr Gewicht bei als ihnen eigentlich gehört; und es ist Tatsache, daß mancher unserer sogenannten Englischen Gärten aus seinen Wegen entstanden ist, da offenbar die Wege nur durch die Anlagen gegeben werden sollen. Daher ist es kein Wunder, daß wir zuweilen Gärten antreffen, welche mehr Wege als angebauten Raum zu haben scheinen. Eine Verirrung von dieser Art kann aber der Gartenkunst nicht zur Last gelegt werden, da sie offenbar nur der Fehler der Künstelei ist. Für den wahren Künstler sind die Wege dem Plan untergeordnet und müssen sich von selbst geben, so wie es die Teile des Planes erfordern. Deswegen aber sind ihm alle Arten von Wegen recht, von dem regelmäßigsten bis zum regellosesten, von dem ebensten bis zum rauhesten, von dem breitesten bis zum schmälsten Weg."

Die Bedeutung der „Fragmentarischen Beiträge", von denen eingangs behauptet wurde, daß wir sie geradezu als Grundlage auch unserer Anschauung und unserer Ziele in Dingen der Gartenkunst anerkennen dürfen, erhellt auch daraus, daß kein Geringerer als Schiller sie bereits gewürdigt hat. Unter den „Kleinen Schriften vermischten Inhalts" befindet sich ein Aufsatz betitelt „Über den Gartenkalender auf das Jahr 1795", worin Schiller nach einer zusammenfassenden Darlegung, wieso die Gartenkunst nach dem Verfasser jener „Beiträge" zu den bildenden Künsten zu zählen sei, sagt:

„Soll also die Gartenkunst endlich von ihren Ausschweifungen zurückkommen und wie ihre anderen Schwestern zwischen bestimmten und bleibenden Grenzen ruhen, so muß man sich vor allen Dingen deutlich gemacht haben, was man denn eigentlich will, eine Frage, woran man, in Deutschland wenigstens, noch nicht genügend gedacht zu haben scheint. Es wird sich alsdann ein guter Mittelweg zwischen der Steifigkeit des französischen Gartengeschmacks und der gesetzlosen Freiheit des sogenannten englischen finden."

Dies ist es, worauf der geistreiche Verfasser der „Fragmentarischen Beiträge zur Ausbildung des deutschen Gartengeschmacks" vorzüglich hinweist, und unter allem, was über diesen Gegenstand je mag geschrieben worden sein, ist uns nichts bekannt, was für einen gesunden Geschmack so befriedigend wäre.

Daß dieser Mittelweg in der Folgezeit nicht begangen wurde, sondern die Gartenkunst bis auf heute „durch übertriebenes Bestreben nach Ungezwungenheit und Mannigfaltigkeit", wie es Schiller heißt, sich immer mehr und mehr „von aller schönen Einfalt entfernen und aller Regel entziehen" konnte, lag, wie dies Schiller ebenfalls schon erkennt und in seiner Besprechung ausdrückt an dem „weichlichen Charakter der Zeit, der vor aller Bestimmtheit der Formen flieht und es unendlich bequemer findet, die Gegenstände nach seinen Einfällen zu modeln, als sich nach ihnen zu richten", also an dem, was wir Romantik heißen, zu der unsere Zeit sich in bewußten Gegensatz stellt, wenn wir „die Dinge nehmen, wie sie sind", das heißt, wenn wir bei aller künstlerischen Gestaltung überhaupt, wie in der Gartenkunst im besonderen, uns von Zweck und Mittel leiten lassen.

MITTEILUNGEN.

DER OPERNPLATZ IN BERLIN. Die unglückliche Ausgestaltung des jetzt Kaiser-Franz-Josef-Platz genannten Opernplatzes, seitdem er das Denkmal der Kaiserin Augusta zu tragen bestimmt war, gehört mit zu den Erscheinungen der Reichshauptstadt, die nicht mehr dem großen Zuge der städtebaulichen Schöpfungen vergangener Zeiten zu folgen vermochten. Das für den Platzraum zu kleine Denkmal wurde auf einen flach ansteigenden Hügel gestellt und hinter seinem Rücken durch eine lose grüne Wand gedeckt, dem sich die weitere Behandlung des Platzes mit den untauglichen Mitteln einer kleinlichen Gärtnerkunst anpaßte.

Nun kam die längst ersehnte Gelegenheit zu einer Umgestaltung, als der die Straße „Unter den Linden" unterfahrende Straßenbahntunnel sich bis unter das Denkmal vorstreckte, um von da ab in eine die Platzfläche der Länge nach aufschlitzende Rampe überzugehen. Die Gelegenheit wurde verpaßt! Man sagt, es sei die Herstellung des Tunnels an die Bedingung geknüpft worden, daß an der Anordnung des Platzes nichts geändert werden dürfe — insbesondere solle das Denkmal wieder ebenso aufgestellt werden und wieder eine grüne Hinterwand erhalten. Diese Bedingung wird aber nicht erfüllt, kann auch nach Maßgabe des nun einmal angenommenen Tunnelplanes nicht erfüllt werden. Das Denkmal steht zwar auf dem alten Fleck, doch 0,6 m höher als vorher, im ganzen jetzt 1,9 m, früher 1,3 m über dem die Platzfläche umrahmenden Bürgersteig, und für die grüne Wand ist über der Tunneldecke kein viel tiefer reichender Erdboden aufgebracht — was kann darauf wachsen? Über die gewaltige Änderung, die der Rampenschlitz mit sich bringt, scheint man als unverermeidbar hinweggesehen zu haben. Mit beiderseits die Rampenwände einfassenden Hecken schmeichelt man sich den Schlitz zu verdecken.

Die Fehler der bisherigen Anlage sind also verschlimmert worden. Ein Hügel innerhalb des Platzraumes ist auch bei gärtnerischer Behandlung ein Fehler — er wäre besser durch einen Terrassenunterbau zu ersetzen. Dieser würde wieder die Möglichkeit bieten, dem Denkmal eine seinem Maßstabe entsprechende Umrahmung zu geben, also einen Platz im Platze zu schaffen; so läßt sich schließlich auch ein kleineres Denkmal auf einem großen Platze aufstellen. Sollte aber auch der Hügel beibehalten werden, so hätte er nicht weiter erhöht werden dürfen. In beiden Fällen wäre demnach eine Tieflegung des Tunnelmundes notwendig gewesen. Leider scheint das nicht möglich gewesen zu sein. T. G.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Zusammengestellt bezw. besprochen von THEODOR GOECKE, Berlin.

COMPREHENSIVE PLAN OF NEWARK. The City Plan Commission Newark, New Jersey Newark, N. J. 1915. H. Murphy, printer.

Im Jahre 1913 erschien „Housing Report to the City Plan Commission of Newark" von E. P. Goodrich und George B. Ford. Der Bericht war für diese Herren abgefaßt von Dr. James Ford von der Havard University und gab eine eingehende, mit vielen Abbildungen ausgestattete Darstellung der Wohnungsverhältnisse von Newark, die mancherlei Unerfreuliches mitteilte. Dann folgte im Jahre 1915 eine kleinere Schrift des fleißigen Stadtplanausschusses mit Anregungen und Empfehlungen öffentlicher Erholungsanlagen unter dem Titel A Public Recreation System for Newark. Bald darauf das oben angegebene stattliche und 172 Seiten in Oktavformat umfassende Werk wieder mit zahlreichen Abbildungen und einem Bebauungsvorschlag für ein Gebiet, das sich zwischen den Städten Newark und Elizabeth erstreckt, ein Wiesen- und Sumpfland, dem man bei Gründung beider Städte aus dem Wege gegangen zu sein scheint trotz seiner vortrefflichen Lage an der Newark Bay. Auf Grund dieses Vorschlages ist für das der Stadt Newark gehörige Gebiet ein Bebauungsplan aufgestellt, der in verschiedenen Farben ein anschauliches Bild von den zukünftigen Verkehrsverhältnissen (Hafenanlagen und Schiffahrtskanäle, Eisenbahnen und Straßenbahnen) sowie von der Landaufteilung für Parkanlagen und Bebauungsstufen gibt. An der Bai entlang ist eine Warenhauszone angenommen, dahinter eine Industriezone, in der Mitte des Gebiets eine Wohnhauszone, um einen Park geordnet. Die Unterscheidung zwischen Fabrik-, Geschäfts- und Wohnvierteln folgt der natürlichen Entwicklung großer Städte — Newark hat zurzeit 700000 Einwohner und wächst schnell! Innerhalb der Wohnzone werden weiter keine Abstufungen gemacht. Der Bericht spricht sich eingehend darüber aus, warum diese deutsche Art der Abstufung auf amerikanische Städte nicht anwendbar ist — siehe der Übersichtsplan auf Tafel 30.

Auffällig erscheint dem europäischen Auge das geometrische Straßennetz, das also nicht der Eile, mit der amerikanische Städte entstanden sind, seinen Ursprung verdankt, sondern auch heute noch bei ruhigerer Entwicklung bewußter Weise wenn auch mit einigen Verbesserungen angewendet wird. Es erscheint als ein Quadrat- oder Rechtecknetz, von Schrägstraßen rücksichtslos durchsetzt, die einzelne Baublöcke ganz willkürlich zerfetzen, ohne daß auch nur der Versuch gemacht wird, den Schnittpunkt mit den rechtwinkligen Straßen durchzubilden. Dazu sind im vorliegenden Plane eine ganze Anzahl als kleine Sternplätze anzusprechende Knotenpunkte gekommen, die keinerlei Ausgestaltung zu einer wirklichen Platzanlage verraten. Ebenso schematisch hat das Blocksystem die Eisenbahnlinien unberücksichtigt gelassen, die zum Teil in spitzen Winkeln die Straßen übersetzen.

Bei aller Großzügigkeit der Gesamtanlage, die sowohl für günstige Verkehrsbedingungen sorgt, als auch Erholungsanlagen und ruhige Wohnplätze vorsieht, bleibt doch die Einzelausbildung im künstlerischen Sinne beträchtlich dahinter zurück.

Die Mitglieder der City Plan Commission sind: Austen H. McGregor, President, Frederick J. Keer, Vice-President, Joseph M. Byrne, Schatzmeister, John Cotton Dana, Christian W. Feigenspan, David Grotta, Augustus V. Hamburg, Gustavus Staehlin, der sachverständige Berater Ernest P. Goodrich und der Sekretär Harland Bartholomew.

DAS DEUTSCHE HAUS. Sechs Bücher über Entwicklung, Bedingungen, Anlage, Aufbau, Einrichtung und Innenraum von Paul Ehmig, Ministerialbaurat und Vortragendem Rat im Großherzoglichen Finanzministerium zu Schwerin. Erster Band: Die Entwicklung des geschichtlichen deutschen Hauses. Zweites Buch: Bauernhaus und städtischer Wohnbau. Berlin 1916, Verlag Ernst Wasmuth A.-G. Mit 115 Abbildungen, dem 126 Druckseiten umfassenden Text eingedruckt auf Kunstdruckpapier in Hochquart.

(Das erste, den Burgen- und Feudalwohnbau betreffende Buch ist in Heft 2 des Jahrgangs 1915 unserer Zeitschrift besprochen.)

Eine Darstellung der Entwicklung des geschichtlichen Bauern- und städtischen Wohnhauses im Gegensatz zum vorgeschichtlichen und dem später noch zu behandelnden neuzeitlichen Hause — keine Entwicklungsgeschichte im wissenschaftlichem Sinne, sondern eine vom nationalen Gesichtspunkten aus verfaßte Belehrungsschrift in Zusammenfassung alles dessen, was die bekannten Weck- und im besten Sinne des Wortes Streitschriften von Bartels, Mielke, Sohnrey, Schwindrazheim, Bergern, Jessen und Schulze-Naumburg, die Architekten und Führer der Heimatschutzbewegung wie Oberbaurat Schmidt in Dresden usw. beigebracht und gepredigt haben, also allgemeine Eindrücke, Stimmungen, Gefühlswerte bietend, die im wesentlichen an einer gern malerisch genannten, auf dem Zusammenwirken von Natur und Kunst, von Zeit und Zufall sich ergebenden Anschauungsweise getragen werden.

Den Hauptunterschied zwischen einst und jetzt glaubt der Verfasser in einer bei Bürger und Bauer damals vorhanden gewesenen, heute verschwundenen Baugesinnung zu erkennen, der es nicht nur auf eine möglichst

vollkommene Erfüllung des Bauzweckes, sondern auch auf die Art ankommt, in der mit der Erfüllung des Bauzweckes zwingender Weise der Charakter des Bauherrn zum Ausdruck gebracht wird. Es sind noch keine fünfzig Jahre her, daß im Westen Deutschlands nicht zu den „anständigen" Leuten gerechnet wurde, wer kein Haus besaß. Dabei ließen die Häuser nichts an besonderer Baugesinnung erkennen. Es kam vornehmlich darin der Besitzerstolz, ein Standesbewußtsein zum Ausdruck. Der Unterschied beruht also im wesentlichen auf der Tatsache, daß die Baumeister unserer Vorfahren in langsamer Entwicklung für eine seßhafte Bevölkerung bauen gelernt, daß sie bei größerer Abgeschlossenheit der einzelnen Landesteile Typen geschaffen haben, die doch wieder abwandlungsfähig genug waren, um sich stilistischen Neuerungen und individuellen Wünschen anpassen zu können. Alle diese Voraussetzungen fehlen heute — wir entwickeln uns oft nur allzu schnell und sind nicht mehr seßhaft; vom Verkehr abgeschnürte Gegenden gibt es kaum mehr, die Häuser werden auf Vorrat gebaut. Da müssen die Baumeister erst wieder aufs neue lernen! Anregungen will das besprochene Buch dazu geben, das hiermit unseren Lesern auf das beste empfohlen sei.

CHRONIK.

BERICHTIGUNG. Auf Tafel 13 der vorigen Doppelnummer 2/3 unserer Zeitschrift ist als Architekt zu b) „Bebauungsplan der Kleinsiedelung am Rüstringer Stadtpark" irrtümlicher Weise der Stadtbauinspektor Hahn angegeben. Wir bedauern diesen Irrtum und berichtigen ihn dahin, daß als Verfasser der frühere Leiter des Rüstringer Stadtbauamtes, jetzige Abteilungsvorsteher beim Zweckverbande Groß-Berlin, Dr.-Ing. MARTIN WAGNER genannt werden muß.

In dem WETTBEWERB ZUR AUSGESTALTUNG DES RATHAUSPLATZES IN SPANDAU hat das Preisgericht in einstimmiger Abweichung von der vorgesehenen Preisverteilung je einen Ersten Preis von 1500 Mk. den Entwürfen „Spandau" — Verfasser Regierungsbaumeister H. Kaiser in Berlin-Wilmersdorf — und „Rathausplatz" — Verfasser Prof. Reinhard und Süßenguth in Charlottenburg — sowie je einen Zweiten Preis von 750 Mk. den Entwürfen „Durchhalten 2" — Verfasser Architekt Arthur Peschel in Berlin-Wilmersdorf — und „Krieg" — Verfasser Architekt B. D. A. Otto Michaelsen in Berlin W, zurzeit im Feldlazarett zu Frankfurt a. M. — zuerkannt. Außerdem wurden die Entwürfe „Deutscher Stadtbau" — Verfasser Regierungsbaumeister Emil Fader in Berlin-Schöneberg — und „Durchhalten 1" Verfasser Regierungsbaumeister Willy Hoffmann in Berlin-Steglitz — zu 300 bzw. 200 Mk. angekauft.

Vom 21. Juni bis 20. Juli 1916 findet in der Sommerbörse zu KÖNIGSBERG (Ostpr.) eine AUSSTELLUNG der Städtischen Tiefbauverwaltung statt, die in Plänen, Bildern und Modellen die Entwicklung von Königsberg als Handels-, Industrie- und Wohnstadt zeigt und sich hauptsächlich mit der Stadterweiterung befaßt.

Die Ausstellung wird die Entwicklung des Stadtgrundrisses von seiner Entstehung bis zu unserer Zeit veranschaulichen und dann die Entwicklung der Stadterweiterung, im Süden beginnend, über den Osten, Norden und Nordwesten fortschreitend, eingehend erläutern. Die Bebauungspläne für die einzelnen Stadtgebiete und die Fluchtlinienpläne der einzelnen Straßen werden hier im Zusammenhange unter leitenden Gesichtspunkten des Gesamtbebauungsplanes von Königsberg zum ersten Male der Öffentlichkeit übergeben.

Die Ausstellung will allen Bürgern und solchen, die es werden wollen, Wohnungsuchern und sich mit der Gründung gewerblicher Unternehmungen Tragenden, dann auch Städtebauern und Forschern Gelegenheit geben, sich mit den Grundzügen des gesamten Stadterweiterungsplanes und mit den Absichten und Aufgaben der Stadt bei der baulichen Erschließung neuer Handels-, Industrie- und Wohngebiete wie des Handels- und Industriehafens, der Südfront, des Hauptbahnhofes, des Nordbahnhofes und des Kaiserplatzes eingehend zu beschäftigen.

KRIEGSBAUTENAUSSTELLUNG. Photographien von Hoch- und Tiefbauten, die ganz oder zum größten Teil seit Kriegsbeginn entstanden und künstlerisch und nach Umfang bedeutend sind, erbittet der Bund Deutscher Verkehrsvereine, Leipzig, Thomasiusstraße 28, für eine Wanderausstellung, die im neutralen Ausland ihren Rundlauf nehmen soll. Bezweckt wird, die wirtschaftliche Kraft der deutschen Heimat an Hand der eindrucksvollen Bauten aus Kriegszeit auf dem Weg über das neutrale Ausland auch dem feindlichen Ausland zu zeigen. Zur Verstärkung der Wirkung werden in der Unterschrift neben Architekten, Bauherren und der Bauzeit Umfang und Kosten der Bauten genannt und entsprechende Angaben erbeten. Reine Bildgröße der unaufgezogenen, an obige Adresse des Bundes einzusendenden Aufnahmen möglichst 30 : 40 oder 50 : 60; doch sind auch kleinere Formate willkommen. Die Photos gehen nach Gebrauch zurück. Es eignen sich im besonderen große öffentliche Bauten, bedeutende Geschäftshäuser, Industriebauten usw.

Der Bund gibt sich der Hoffnung hin, daß angesichts der Werbetätigkeit der Ausstellung die Einsendungen in großem Umfange erfolgen werden und die Ausstellung ein weiteres schlagendes Bild von unserer wirtschaftlichen Kraft geben wird.

CHORZOW. Die Verwaltung der Reichsstickstoffwerke wird mit Beginn des Frühjahrs an die Errichtung von 70 Arbeiterfamilienhäuser herantreten und dadurch eine neue Siedelung begründen.

DIE GARTENSTADT STAAKEN BEI SPANDAU, eine aus Reichsmitteln für die Arbeiter der hiesigen militärischen Werkstätten in Spandau errichtete Siedelung wurde im April 1914 begonnen, und obwohl fast die gesamte Bauzeit in die Kriegszeit fiel, ist es gelungen, inzwischen 400 Wohnungen fertigzustellen, die bereits bezogen sind. Auch das Schulhaus und das Kaufhaus, in dem sich Läden aller Art befinden, ist bereits fertiggestellt. Bis zum Herbst werden weitere 300 Wohnungen bezogen werden können. Die Gartenstadt Staaken besteht aus Ein-, Zwei- und Vierfamilienhäusern. Jede Wohnung, auch die kleinste, für die eine Miete von monatlich 17,50 Mk. zu entrichten ist, hat eine Stallung und ein Stück Gartenland. Der Zuspruch ist ein außerordentlich starker.

KLEINWOHNUNGSNOT UND WOHNUNGSZÄHLUNG. Am 15. Mai hat die erstmalige Zählung der leerstehenden Wohnungen Groß-Berlins stattgefunden. Damit ist ein Wunsch erfüllt, der sowohl für den Hausbesitzer, das Boden- und Baugewerbe, den Hypothekenmarkt als auch für die Wohnungsreform von Bedeutung ist. Diese Zählung der leerstehenden Wohnungen in Groß-Berlin ist auf eine Anregung des Groß-Berliner Vereins für Kleinwohnungswesen zurückzuführen, die schon im März 1914 erfolgte und sodann durch Eingaben an den Zweckverband und das Ministerium des Innern den Erfolg hatte, daß nunmehr auf Wunsch des Ministeriums des Innern die Zählung durch das Statistische Landesamt in Verbindung mit den Statistischen Ämtern der einzelnen Vorortstädte erfolgt.

Besonders wichtig ist es für das Baugewerbe, zu wissen, wo leerstehende Wohnungen auf ein Überangebot und wo ein Mangel an Wohnungen vorhanden ist. Der Hausbesitz hat sich durch den Zentralverband der Haus- und Grundbesitzer-Vereine Deutschlands der Eingabe des Groß-Berliner Vereins vollinhaltlich angeschlossen. Zwar fanden bisher in Berlin und in den Vorortgroßstädten Charlottenburg, Wilmersdorf, Schöneberg und Neukölln jährliche Aufnahmen nach im wesentlichen gleichen Gesichtspunkten statt, doch fehlten die nördlichen Gemeinden ganz. Bei dem engen Zusammenwachsen der einzelnen Gemeinden um Groß-Berlin ergab das ein unzuverlässiges und unübersichtliches Bild. Auch hinsichtlich des Zeitpunktes und der Art der Zählung waren bisher zu große Abweichungen vorhanden.

Besonders wichtig ist die vorgesehene baldige Veröffentlichung des Zählergebnisses. Es steht zu hoffen, daß diese Zählung zu einer ständigen Einrichtung nach den Umzugszeiten — etwa am 15. Mai und 15. November — wird, um auf dem Gebiete der Wohnungsherstellung geregelte Verhältnisse zu schaffen.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

13. Jahrgang 1916 Doppelheft 6/7.



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

ZUR AUSGESTALTUNG DES RATHAUSPLATZES IN SPANDAU.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Rathaus und Markt standen seit alters her in enger Beziehung zueinander, so daß der Marktplatz zugleich der Rathausplatz war. An das Rathaus der älteren Zeit lehnten sich Verkaufsstände an; ja, das Rathaus selbst war zum Teil Markthalle. In neuerer Zeit haben sich Markt und Rathaus getrennt, da beide voneinander unabhängig geworden sind, beide beim Wachsen der Städte größere Abmessungen erlangen. Das Rathaus entsteht oft neu an anderer Stelle, so daß neben dem alten, unter Umständen auch verlegten oder vervielfachten Marktplatze ein Rathausplatz hinzutritt; denn bei dem oft gewaltigen Umfange, den die Rathäuser angenommen haben, wird man selten auf einen freien Raum, der sie von der übrigen Bebauung trennt, verzichten können.

In Spandau ist das neue Rathaus durch die Architekten Prof. Reinhardt & Süßenguth unweit des alten Marktplatzes mit der Rückseite gegen die Havel am Beginn des breiten Ringes errichtet worden, der ungefähr dem Zuge der früheren Festungsanlagen folgt. Von diesen ist außer einigen alten Bäumen so gut wie nichts übriggeblieben, obwohl sich mit ihrer wenigstens teilweisen Benutzung wohl eine zweckmäßige und jedenfalls reizvollere Aufteilung des Geländes für die Bebauung hätte erzielen lassen, als sie der festgesetzte Plan aufweist (siehe Textbild 1). Die Führung der mit einem Zweige zum Westbahnhofe abschwenkenden äußeren Ringstraße (Hohenzollernring) erschwert auch eine befriedigende Verbindung mit dem Rathausplatze, der gegenwärtig nur aus einem durch Grünanlagen verbreiterten Teile der Potsdamer Straße, der Hauptverkehrsstraße der Stadt, besteht und aus praktischen und ästhetischen Gründen einer Erweiterung bedarf, während die Einmündung der inneren Ringstraße (Askanierring) in die mit ihr einen durchgehenden Verkehrszug bildenden Potsdamer Straße noch ungelöst ist. Hinter dem Rathause erstrecken sich Parkanlagen bis zur Havel, die zum Teil einer späteren Erweiterung der Baugruppe — dem Rathause sind beiderseits Flügelbauten und mit Überbauung der Straße „Am Wall" noch ein Polizeidienstgebäude angegliedert — vorbehalten sind. Vor dem Rathause ist aber alles noch Wüstenei; diese zu meistern, sollte der Wettbewerb die Richtung geben. Das Gelände dem Rathause gegenüber gehört der Stadtgemeinde, die es mit der Auflast verkaufen will, die Neubauten einem gegebenen Architekturrahmen einzuordnen. Weniger günstig liegen die Verhältnisse an den Enden des vorhandenen Platzes. Gen Westen ist dem die Straße mit einer Überführung überschneidenden Eisenbahndamm ein schmaler

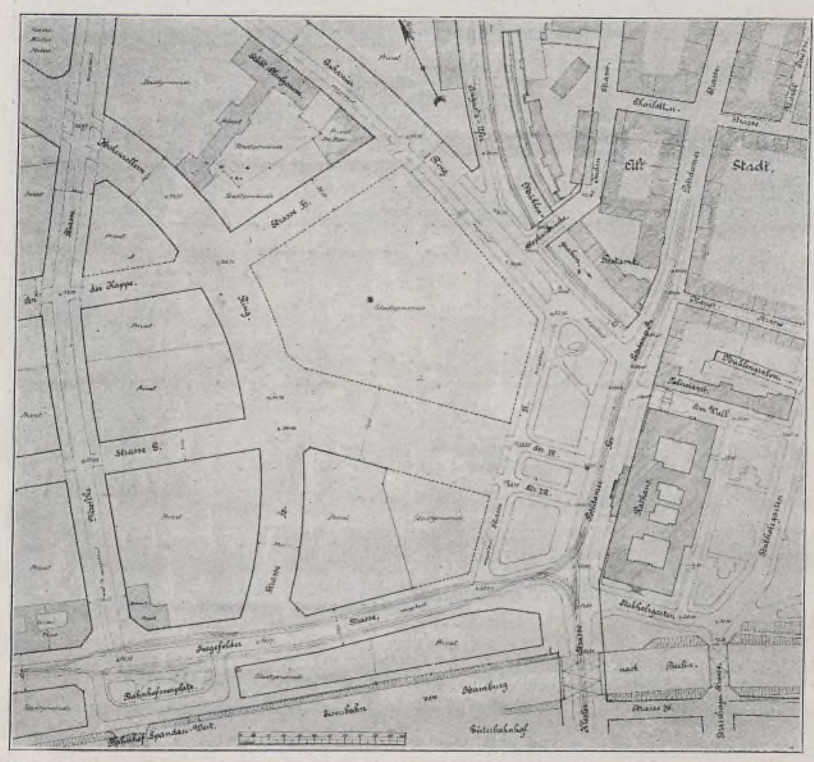


Abb. 1. Dem Wettbewerb zugrunde gelegter Lageplan.

Baublock vorgelagert, der sich im Privatbesitz befindet. Im Osten bildet die am mittelalterlichen Stadtgraben entlangführende, von schönen Baumkronen überschattete Lieblingspromenade der Spandauer die Grenze, hinter der sich die verhältnismäßig geringe Baumasse der Reichspost erhebt. Nach beiden Seiten hin ist der überdies sehr langgestreckte Platz also so gut wie offen. Dazu kommt, daß nach den Bedingungen des Wettbewerbes noch einige feste Eigentumsgrenzen und bereits festgelegte Fluchtlinien möglichst einzuhalten waren, um die der Fläche nach nicht umfangreiche Aufgabe (das zu bearbeitende Gebiet begrenzen dem Rathause gegenüber die schon ausgeführte Moltkestraße, im Westen die vereinigte Hamburger und Lehrter Eisenbahn und im Osten der Askanierring, im ganzen rund 14 ha) zu einer schwierigen zu machen. Es kann daher nicht auffallen, daß der Wettbewerb zu keinem unmittelbaren Ergebnisse geführt hat. Wohl aber hat er, wie gleich hinzugefügt sein möge, die Aufgabe der Lösung erheblich näher, in bezug auf die Grundrißgestaltung vielleicht schon zu grundsätzlicher Entscheidung gebracht. Von den eingegangenen 27 Entwürfen mußte einer, weil unvollständig, ausgeschaltet, sechs Entwürfe sind in die engere Wahl gekommen, vier davon preisgekrönt und zwei angekauft worden. Die preisgekrönten konnten laut Urteil des Preisgerichts nicht nach der vorgesehenen Abstufung der Preise gerechterweise bewertet werden. An erster Stelle standen vielmehr zwei durchaus gleichwertige, und bei den beiden folgenden gleichen sich die Vorzüge des einen mit denen des anderen aus. Deshalb sind zwei gleiche Erste und zwei gleiche Zweite Preise verteilt worden.

Der Entwurf „Spandau“ des Regierungsbaumeisters H. Kaiser in Berlin-Wilmersdorf, einer der mit einem Ersten Preise Bedachten, hat (siehe Tafel 31) den vorhandenen Rathausplatz fast unverändert gelassen. Auch die bisher schon vorgesehene, von ihm in der Mittelachse des Rathauses ausgehende, rund 40 m breite Straße in etwas verkürzter Form beibehalten, an ihrem Ende aber im Zuge des Hohenzollernringes einen zweiten rechteckigen Platz eingeschoben, an dessen hinterer Längsseite als Gegenstück zum Rathause ein öffentliches Gebäude angeordnet ist. Die Ausgestaltung dieses Platzes zeugt, wie auch der Rhythmus der Architektur am Rathausplatze und an der Verbindungsstraße (siehe auch Abb. a der Tafel 32), von hoher künstlerischer Auffassung. Als verfehlt hat das Preisgericht die Laubenreihen in der Verbindungsstraße bezeichnet; doch würde ihr Fortfall die Architektur nicht beeinträchtigen.

Ein weiterer Vorzug besteht in der guten Aufteilung der anstoßenden Baublöcke mit zusammengelegten Höfen für die gewünschte vornehmere Wohnhausbebauung. Leider ist dabei stark von Fluchtlinien abgewichen worden, die nicht mehr zu ändern sind. Die Schwäche des Entwurfes liegt aber hauptsächlich im Rathausplatze selbst; schon die Rücksicht auf den sehr lebhaften Verkehr in der Potsdamer Straße verlangt eine Erweiterung des jetzt 60 m breiten Platzes; dieselbe Rücksicht läßt auch die Einmündung des Askanierringes ebenso wie die Andeutung eines Platzschlusses durch die vorgeschlagenen kleinen Bauwerke an den beiden Enden als keine vollbefriedigende Lösung erscheinen.

Dagegen ist der andere mit einem Ersten Preise bedachte Entwurf „Rathausplatz“ der Erbauer des Rathauses, Prof. Reinhardt & Süßenguth in Charlottenburg, mit großer künstlerischer Kraft auf eine geschlossene Ausgestaltung des Platzes ausgegangen, von dem er die Verbindungsstraße durch Überbauung ihrer Öffnung abtrennt (siehe Tafel 33 und Abb. b Tafel 32). Er erweitert den Platz auf rund 100 m, indem er ihn gleichzeitig dadurch verkürzt, daß er vor dem Eisenbahndamm sowohl, als auch vor dem Stadtgraben größere Bauwerke (Reichsbankstelle bzw. Erweiterungsbau der Reichspost) einschiebt. Dem Rathause gegenüber soll aber der Bauplatz für ein monumentales öffentliches Gebäude, vielleicht Gerichtsgebäude, an dem es in Spandau fehlt, vorbehalten bleiben.

Diese großzügigigen Vorschläge sind nach Ansicht des Preisgerichtes als zu weitgehende nicht zu verwirklichen. Das Grundstück an dem Eisenbahndamm gehört zwar der Reichsbank, dürfte aber gerade für den von ihr geplanten Neubau, der eine ruhigere Lage verlangt, ungeeignet sein. Der für die Reichspost in Aussicht genommene Erweiterungsbau würde aber den Verlust der mit prächtigen Bäumen bestandenen alten Wallpromenade mit sich bringen, mit dem die Stadtgemeinde sich nicht abzufinden vermöchte, ganz abgesehen davon, daß darunter der Verkehr von dem Innern der Stadt zum Askanierringe zu leiden hätte, wenn auch durch die vorgeschlagene Art der Einführung des Ringes in den Platz sich eine schlanke Verkehrslinie nach außen hin und ebenso wie durch die geschickte Einschwenkung der Seegefelder Straße gute Platzbilder ergeben würden.

Die Ausgestaltung der Platzmitte wie die Architektur der Platzwände ist ganz hervorragend; leider läßt sich dies aber von der Aufteilung der Baublöcke im übrigen, die Hinterhäuser und kahle Brandmauern mit sich bringen würde, nicht sagen.

Auch der mit einem Zweiten Preise ausgezeichnete Entwurf „Durchhalten 2“ des Architekten Arthur Peschel in Berlin-Wilmersdorf will den Rathausplatz auf rund 90 m erweitern; er leidet jedoch an einem Überfluß an Hallen,

Toren und Lauben — die an sich gute Architektur der Platzwände, die aber um ein Geschoß zu hoch angenommen ist, wird durch dieses Beiwerk stark beeinträchtigt (siehe Tafel 34). Insbesondere erscheint dadurch die zu einem Friedensplatze erweiterte Verbindungsstraße arg verbaut.

Als Hauptvorzug ist vom Preisgericht die Anlage einer Straße angesehen worden, die in Fortsetzung der aus der Altstadt kommenden Jüdenstraße über die Stephansbrücke hinweg eine abkürzende Verbindung mit der Seegefelder Straße und dem nahe dabei gelegenen Westbahnhofe herstellt und dabei die durchquerten Baublöcke gut aufteilt. Allerdings wird damit wohl auch die Ruhe der als ein Wohnviertel gedachten Bebauung gestört. Vortrefflich ist jedenfalls die Abschwenkung des Hohenzollernringes bis zur Seegefelder Straße gedacht, wenn auch dadurch bereits feststehende Fluchtlinien etwas verschoben werden.

Der Entwurf „Krieg" des Architekten B. D. A. Otto Michaelsen in Berlin W, der ebenfalls einen Zweiten Preis errungen hat, stellt sich in seiner flüchtigen und skizzenhaften Architektur (siehe Tafel 35) als eine richtige Kriegsarbeit des im Felde befindlichen Verfassers dar. Seine Grundrißlösung steht aber an erster Stelle, wenn sie auch noch nicht ausgereift ist. Sie erweitert zunächst den Platz in glücklicher Weise durch Ausbuchtung der Ecken, die wieder Terrassen auffüllen, an der als Promenade ausgebildeten Verbindungsstraße und gibt dieser mit einem hervorragenden Gebäude einen Schlußpunkt am Hohenzollernringe. Dann soll der Rathausplatz nach beiden Seiten hin durch architektonisch gereihte Baumgruppen abgeschlossen werden, die den Platz verkürzen und ihn gegen den Eisenbahndamm sowohl, als auch gegen die Einmündung des Askanierringes hin decken. Mit diesen einfachen Mitteln dürfte sich die Ausgestaltung des Platzes am ersten verwirklichen lassen, zumal auch die Aufteilung der Baublöcke beachtenswerte Fingerzeige für die Entstehung ruhiger Wohnstraßen gibt.

Von den beiden angekauften Entwürfen hat der „Deutscher Stadtbau" benannte des Regierungsbaumeisters Emil Feder in Berlin-Schöneberg mit einer großzügigen Architektur den kühnen Versuch gemacht, in der Mittelachse des Rathauses einen 75 m breiten, also etwa auf den mittleren Hauptteil der Rathausfront passenden Tiefenplatz anzuordnen, der sich nach dem Hohenzollernringe zu einem Querplatz erweitert, dessen Seitenwandungen aber in den Rathausplatz so weit vorgezogen sind, daß dieser als solcher gänzlich verschwindet. Dies ist schon, wie gesagt, aus Verkehrsrücksichten nicht möglich (vgl. Tafel 36).

Auch der Entwurf „Durchhalten 1" des Regierungsbaumeisters Willi Hoffmann in Berlin-Steglitz, den wir leider nicht wiedergeben können, hat einen allerdings nur 50 m breiten Tiefenplatz angeordnet, den er mit einem glücklich

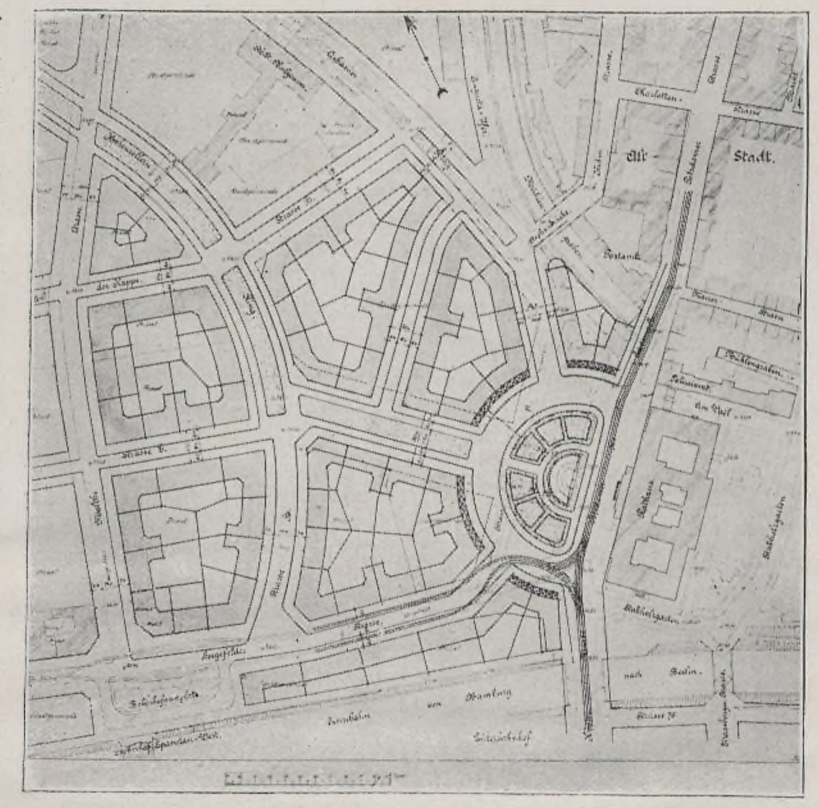


Abb. 2. Lageplan des Entwurfes „Higomosch".

aufgestellten Bauwerke in reizvoller Architektur abschließt, hat jedoch den vorhandenen Rathausplatz unverändert gelassen.

Unter den übrigen Entwürfen findet sich noch manch beachtenswerter Gedanke, so daß der Wettbewerb bei seinem Veranstalter nur dankbare Anerkennnung gefunden haben dürfte. Besonders aufgefallen ist darunter der anbei im Textbild 2 noch mitgeteilte Gedanke einer halbkreisförmigen Platzgestaltung, die insofern an einen früheren Plan des Stadtbauamtes anklingt, als dieser sich auf eine vom Askanierring bis zur Seegefelder Straße reichende Segmentform beschränkt hatte, und zwar sowohl der Verkehrsverhältnisse wegen, als auch, um eine Verbauung des Stadtgrabens zu vermeiden.

Es liegt nun bei der Stadtgemeinde, aus dem Ergebnisse des Wettbewerbes die Folgerung zu ziehen, einem der erfolgreich gewesenen Architekten den Auftrag zur Aufstellung eines den nunmehr geklärten Gesichtspunkten entsprechenden Entwurfes zu erteilen, zumal sie beabsichtigt, für die Bebauung des in ihrem Besitz befindlichen Geländes, auch soweit es veräußert werden soll, eine möglichst einheitliche architektonische Wirkung zu erzielen.

DIE BAUGEWERBLICHE TÄTIGKEIT IM HINBLICK AUF DEREN WIEDERBELEBUNG NACH DEM KRIEGE.

Von KARL MÜLLER, Regierungsbaumeister a. D., z. Zt. im Felde. (Schluß.)

Eine andere Aufstellung ist die nach den nominellen Werten der Enderzeugnisse, wobei der Wert der verarbeiteten landwirtschaftlichen Roherzeugnisse oder ausländischer Roherzeugnisse oder Halbfabrikate mit in Erscheinung

tritt. Landwirtschaftlich für die Nahrungsmittelindustrie bestimmt . . . . 9 Milliard. Mk.
Industrielle Produkte (bzw. Wertsteigerung durch Nahrungsmittelindustrie) . . . 25 „ „
Wert- und Preiserhöhungen durch Handel und Verkehr . . . . 5 „ „
zusammen 39 Milliard. Mk.,

abzüglich Ausfuhr rund 30 Milliarden Mark; zuzüglich Einfuhr der in obengenannten Beträgen nicht enthaltenen Rohstoffe für die Nahrungsmittelindustrie wird sich dieser Betrag etwa auf 34 Milliarden Mark erhöhen (Konsum und Zuwachs an Sachgütern). Je nach den wirtschaftlichen Ansichten der Bearbeiter schwanken solche Zusammenstellungen in sehr weiten Grenzen; für unsere Vergleiche genügen die obigen Zahlen.

Wir sehen, daß die baugewerbliche Herstellung im engeren Sinne mit rund 3,1 Milliarden Werterhöhung oder einschließlich der Lieferungsgewerbe mit 5,7 Milliarden Herstellungswert, also das Baugewerbe im weiteren Sinne etwa ein Drittel der industriellen Werterhöhungen umfaßt.

Hiervon können als Ersatz abgenutzter Bauten nach unserer ersten Zusammenstellung 1500 Millionen angesetzt werden; die übrigen 4250 Millionen stellen den Betrag dar, in dem das deutsche Volk die Hälfte seines Vermögenszuwachses an Sachgütern dauerhaft anlegt, wobei wir natürlich von Bodenpreissteigerungen und Erscheinungen der Geldentwertung absehen.

Die Möglichkeit, dem Baugewerbe Zuwendungen zu machen, ist wirtschaftlich begrenzt; einige Schriftsteller aus einander entgegengesetzten politischen Lagern finden die Begrenzung der wirtschaftlichen Gesamterzeugung nur in dem verfügbaren Vorrat an Arbeitskräften und glauben, diese voll nutzbar machen zu können: die Sozialdemokraten durch soziale Organisation, andere Politiker durch Änderung der Währungspolitik (Hausmann, „Der Goldwahn"); vermutlich wird in beiderlei Hinsicht der Staat nicht schon während des Krieges vor durchgreifenden Maßregeln vorübergehender Art zurückschrecken, vor Maßregeln, die in normalen Zeiten als Angriff auf die Grundlagen unserer Wirtschaftsordnung gelten.

Eine praktische Schwierigkeit für die Ausnutzung oder auch nur Beschäftigung sämtlicher Arbeitskräfte und eine Quelle verschieden starker Begünstigung einzelner Gewerbe bleibt aber immer das Bestreben der Verbraucher, ihr Einkommen zunächst dringenderen Bedürfnissen zuzuwenden, und das der Kapitalisten, ihre Ersparnisse möglichst nur in Gewerben anzulegen, die hohen Zins abwerfen. So sichert uns eine zeitweise Milderung der Beschränkung der Umlaufmittel, wie Zwangskurs oder Aufhebung der Drittelsdeckung durchaus noch keine gesunde und gleichmäßige Entwicklung aller Gewerbe; namentlich die Baubeflissenen mögen sich der Täuschung nicht hingeben, daß der Wiederaufschwung der für dringendere Lebensbedürfnisse arbeitenden Industrien schließlich dem Bauwesen zugute käme; im Gegenteil, beim unvermeidlichen Rückschlag im internationalen Handel wird die Industrie, insbesondere die Nahrungsmittel- und Webeindustrie, den Ersatz der aufgezehrten Vorräte im Rahmen der jetzigen Anlagen bewältigen. Die Änderungen der Erzeugungsbedingungen, insbesondere bei den Auslandindustrien, werden zunächst auch nur auf innere und maschinelle Einrichtung Einfluß gewinnen; sie können dem Baugewerbe sogar Kapital entziehen.

Zur Beleuchtung dieser Verhältnisse mögen in diesem Zusammenhang noch einige in verschiedenen Abhandlungen allerdings sehr unterschiedlich angegebene Zahlen über Verwendung der Einkommen dienen:

Nahrungs- und Genußmittel . . .	13,5 Milliarden	= 50%
Kleidung	4,0 „	= 15%
Wohnung	5,5 „	= 20%
verschiedene Bedürfnisse	4,0 „	= 15%
	27,0 Milliarden	
Neuanlage aus Ersparnissen . . .	8,0 „	
	35,0 Milliarden.	

Wir haben oben angegeben, daß etwa 600 Millionen von den 5 Milliarden Mieten oder Nutzung der Wohnungen dem Baugewerbe unmittelbar wieder zufließen für Unterhalt und Erneuerung; der Rest von rund 4,9 Milliarden abzüglich der Lasten und Steuern mag als 4,5%ige Verzinsung des heutigen Wertes angesehen werden, der mit rund 100 Milliarden, und zwar 70 Milliarden Bauwert und 30 Milliarden mäßig geschätzten Bodenwertes anzusetzen ist. Die angegebenen 70 Milliarden übersteigen den entsprechenden Anteil der Feuerversicherungssummen oder der Gebäudesteueranlage, worauf hier nicht näher einzugehen ist.

Fast sämtliche Volkskreise werden wegen des langdauernden Ausfalles an industrieller Tätigkeit auf längere Zeit ihre Lebenshaltung erheblich beschränken müssen und hieran durch die neuen Steuer- und Ablagelasten, sowie durch eine mindestens bis zum Ersatz der Vieh- und Stoffvorräte andauernde teilweise Teuerung in fühlbarer Weise erinnert werden. Für das Baugewerbe liegt die Sache, wie schon früher erwähnt, insofern ungünstig, als im Wohnungswesen, als dem letzten in der Reihenfolge der drei Hauptbedürfnisse, am meisten gespart und für Neubauten nichts neu angelegt wird.

Die obige Zusammenstellung nimmt, von Geldentwertung und Grundpreissteigerung abgesehen, einen jährlichen Vermögenszuwachs von 8 Milliarden an. Wir vergleichen hiermit nochmals den Betrag von 4350 Millionen, also etwa die Hälfte, die wir als Gesamtwert aller Neubauten bezeichneten und kommen in diesem Zusammenhang auf eine Aufstellung, die uns zeigt, auf welche Weise ein Teil der Mittel flüssig gemacht wird.

	In Millionen Mark		
	Bestand	Durchschnittliche Neuausgabe pro Jahr	Entsprechende Ausgabe für Neubauten (ohne Gelände)
Schulden von Reich, Staat und Gemeinden vor dem Kriege	35000	1200	1430
Aktien und Obligationen (ohne Bankaktien)	16000	750	200 }
Hypotheken (Grund und Häuser) rund	70000	2700	2650 }

Von den in Frage kommenden privaten Bauten — nach unserer ersten Zusammenstellung 2850 Millionen abzüglich 200 Millionen Bauten der Aktien-Gesellschaften dürften etwa 1700 Millionen aus Hypotheken und 500 Millionen aus Eigentum gedeckt werden; etwa 1000 Millionen Hypotheken mögen auf Wertsteigerung oder zunehmende Verschuldung (zum Teil bei Erbschaftsfällen in Erscheinung tretend) zurückzuführen sein.

Die Sparkasseneinlagen (Bestand 17 Milliarden, jährliche Zunahme 1100 Millionen) dürften für das Hypotheken- und

Bauwesen wohl von gleicher Bedeutung sein wie die Pfandbriefe mit 12 Milliarden Bestand und rund 500 Millionen durchschnittlichem jährlichen Zuwachs.

Die 1200 + 750 + 2700 = 4650 Milliarden Neuausgaben bzw. hypothekarische Belastungen obiger Zusammenstellung zuzüglich der nicht enthaltenen Bankaktien (Bestand 4 Millionen, jährliche Neuausgabe 200 Millionen) sind, von ungesunder Verschuldung abgesehen, der dem Nachweis zugängliche Teil der Kapitalneubildung; die übrige Kapitalbildung, einschließlich der Anlage in den ausländischen Papieren, ist wohl schwer nachzuweisen. Nach dem Kriege werden sich diese Verhältnisse voraussichtlich rasch verschieben.

Die folgenden Zahlen können natürlich nur roh geschätzt werden. Einen ersten Näherungswert der Minderung bzw. Ausfall an Mehrung, den die Volkswirtschaft zu tragen hat, geben die 20 Milliarden Kriegsschulden, mit denen wir bei $1\frac{1}{2}$jähriger Kriegsdauer wohl rechnen dürfen; allerdings dürften wir, im Wertmaßstab der Zeit vor dem Kriege gemessen, diesen Betrag ruhig wieder auf rund 14 Milliarden herabsetzen, da die Preise sämtlicher vom Reiche zu beschaffender Gegenstände gegen früher wesentlich höhere sind.

Wir können uns den Ausfall wohl auch so erklären, daß etwa 8 Millionen Menschen — oder von der Landwirtschaft, deren Erzeugung unverhindert weiterging, rund 5,5 Millionen — der Erzeugung von Bedarfsartikeln oder Erzeugungsmitteln entzogen waren, sei es durch Heeresdienst oder Arbeit an Kriegslieferungen; den entsprechenden Ausfall an Arbeitshestellungswert dürfen wir wohl auf 8 Milliarden, demnach die Einzehrung vor dem Kriege vorhandener Betriebs- und Viehbestände bzw. Abnützung der Maschinen bei Kriegslieferung, Unterbleiben von Ausbesserungen und dergleichen auf 14—8, also weitere 6 Milliarden schätzen. Demgegenüber stehen allerdings gewisse Ersparnisse durch bessere Ausnutzung von Getreide und Vieh und sparsamere Lebenshaltung der Bevölkerung. Mit obigen Zahlen soll gesagt sein, daß die Kriegsausfälle, dem volkswirtschaftlichen Überschuß von ca. 2 Jahren gleichkommend, langdauernd nachwirken müssen.

Die oft geäußerte Ansicht, daß unser Wirtschaftsleben sich so angepaßt habe, daß wir den Krieg noch beliebige Zeit aushalten können, weil die aufgewandten Mittel zum großen Teil im Inland umliefen, enthält erfreulicherweise viel Richtiges, bringt aber nicht zum Ausdruck, was der jetzige wirtschaftliche Zustand mit sich bringt; abgesehen von der allgemeinen Herabsetzung der Lebenshaltung verschieben sich während des Krieges die Besitzverhältnisse mehr und mehr. Während einige Kriegsindustrien und Landwirtschaft (trotz kleineren Viehbestandes) keine Einbußen erleiden, sind diese in den meisten Gewerben unverkennbar.

Am schwersten betroffen sind — von verhältnismäßig wenigen Firmen mit Kriegsaufträgen abgesehen — die Baugewerbe, ebenso die mehr kapitalintensiven Lieferungsindustrien des Baugewerbes, wo die höheren Kapitalzinsen hinzutreten; ein sehr erheblicher Teil der Ziegeleien ist überhaupt stillgelegt, so daß sie völlig auf Kapitalaufzehrung angewiesen sind.

Greifen wir z. B. das Jahr 1915 heraus, in dem die Wiederaufnahme normaler Tätigkeit nicht mehr in Frage kommt. Die Berichte der Innungen oder der Verkaufsstellen (Zement, Ziegel) sprechen sich natürlich örtlich sehr verschieden aus. Im Bauhandwerk wurde in den ersten Monaten mehrfach die Zahl der Arbeiter ein Drittel bis ein Viertel der normalen erwähnt. Schätzen wir in Ermangelung von Zahlen günstig, daß etwa nur ein Drittel der öffentlichen Aufträge ausfällt, mit rund 700 Millionen, sehen wir vom Ausfall an Unterhaltungsarbeiten ab und nehmen an, daß auf $75^0/_0$ der privaten Neubautätigkeit ($^3/_4 \times 2800$) 2100 Millionen entfallen, so können wir den Gesamtausfall nehezu auf 3 Milliarden bemessen; da die Arbeiten in eigenen Betrieben weniger betroffen werden, so handelt es sichum nahezu drei Fünftel des privaten Unternehmens von 5 Milliarden.

Welche Vermögenseinbuße die Bauhandwerker und -unternehmer erlitten haben durch Fortlaufen der Geschäftskosten und Kosten des Lebensunterhaltes, die natürlich die ebenfalls ausfallenden Zinsen des Anlagekapitals bei weitem übersteigen, versuchen wir nicht zu entwickeln; daß sie zu dem verhältnismäßig bescheidenen Kapital, verglichen mit anderen Gewerbegruppen, im ungünstigsten Verhältnis stehen, leuchtet wohl auf Grund unserer Zahlen leicht ein.

Demnach haftet auch der Vornahme von Notstandshilfen großen Stils nicht der üble Beigeschmack eines Almosens für einen unfähigen Gewerbezweig an, sondern sie sind ein Akt ausgleichender Gerechtigkeit, nachdem der Staat die Leitung des ganzen Wirtschaftslebens während des Krieges an sich nehmen und teils durch unmittelbare Aufträge, teils durch reichliche Bemessung der Höchstpreise einzelne der Wirtschaftszweige stützen mußte. Die Möglichkeit, im Bauwesen einen Hebel zur Wiederbelebung des wirtschaftlichen Lebens anzusetzen, beruht außer auf der Dauerhaftigkeit der Erzeugnisse, die eine Vorausnahme des staatlichen Bedarfes auf Jahre hinaus erleichtert, auch in dem Umstand, daß den Zweigen dieses Gewerbes beliebig große Aufträge überwiesen werden können, da — von den Bauspekulationen und Lieferungsgewerben abgesehen — im eigentlichen Unternehmertum die Erzeugung mit verhältnismäßig geringem Kapital vor sich geht. Das in guten Jahren erstrebenswerte Verhältnis von Umsatz zu Kapital wird häufig als Norm hingestellt und allerdings viel zu groß angegeben, auch nur auf Eigenkapital bezogen.

Wir dürfen annehmen, daß das im Baugewerbe arbeitende Eigenkapital der Meister und Unternehmungen den Betrag von 1 Milliarde bei weitem nicht erreicht; ziehen wir allerdings das arbeitende Gesamtkapital in Frage, also einschließlich der Kredite von Banken, Baustoffhändlern und Lieferanten, so dürfte sich diese Summe aus den Umsätzen nach gewerblich-betrieblichen Erfahrungssätzen wie folgt ergeben:

Tiefbauunternehmungen . . .	1000 × 0,3 = 300	Millionen
Bauhandwerk	1700 × 0,3 = 510	„
Sonstige Hochbaugeschäfte (ohne spekulativ angelegte Mittel)	2200 : 5 = 440	„
	im ganzen 1250	Millionen

Als für die Notstandsarbeiten hinderlicher Umstand, dem durch frühzeitige Vorbereitung entgegenzuarbeiten ist, erscheint aber die Schwierigkeit, die Notstandsarbeiten geographisch und nach einzelnen Gewerbezweigen so zu verteilen, daß sie zur Erhaltung selbständiger Gewerbe beitragen. Trotz Mittelstandsbewegung haben die weiten beteiligten Kreise im Vergleich mit der Landwirtschaft oder der Schwerindustrie und deren Arbeiterschaft verhältnismäßig geringen Einfluß; auch ein starkes unmittelbares Interesse der Finanzwelt ist bei dem geringen Anlagekapital der Bauunternehmungen nicht vorhanden. Es bleibt somit eine

etwaige Hilfseinrichtung im wesentlichen auf das Entgegenkommen der Regierungen angewiesen, wobei die Gefahr besteht, daß diese durch dringliche Forderungen des Krieges behindert sich mit den zeitlich ferner liegenden, aber zeitraubenden Anforderungen nicht ausreichend befassen.

Erfreulich war die Bereitstellung von 1 Milliarde zu Beginn des Krieges durch den Preußischen Staat, die wohl im Falle einer Arbeitslosigkeit zum großen Teil dem Baugewerbe zugedacht war; wie aber die Durchführung dieser oder ähnlicher Maßregeln gedacht ist, darüber war in den baugewerblichen Zeitungen bisher noch wenig zu finden. Von den Mitteln, die die übrigen Staaten und Gemeinden bisher in Aussicht nahmen, läßt sich unter Anerkennung des guten Willens heute mit Bestimmtheit sagen, daß sie in der Zeit der ersten Friedensmonate den Anforderungen nicht entsprechen werden und die Gefahr vorliegt, daß für etwaige Weiterbewilligungen mit ausgearbeiteten Planunterlagen nicht vorliegen.

Eine verdienstliche Aufgabe der Fachzeitschriften und Beteilichten wäre es, in dieser Hinsicht noch während des Krieges Unterlagen zusammenzutragen und auf rechtzeitge Bauvorbereitung zu dringen.

FAHRSTRASSEN — FUSSGÄNGERSTRASSEN.

Von J. F. HAEUSELMANN, Stuttgart.

Unser Straßenwesen steht auf dem Wege zu neuen Entwicklungen. Grundsätzlich beruht jedoch unser Städtebau noch auf dem Straßenbegriff des klassischen Altertums. Dort galt die Straße als Ader des gesamten Stadtverkehrs, und ein ethisch hochstehendes Volksleben, sowie eine glanzvolle Geschichte machten die Straßen zu Kanälen des öffentlichen Prunkes. Danach richtete sich auch die Gestaltung der Hausformen; gegen die Straße wurden künstlerisch gehobene Schauseiten aufgeführt, während die übrigen Seiten in geschmackvoller Einfachheit gegen die nichtöffentlichen, oft auch prunkvoll ausgeführten Hausgärten gerichtet waren. Natürlich trat eine gewisse Abstufung der Straßen ein, so daß sich als Grundlage des Straßenbaues die Anlage von Prunk- und Nebenstraßen ergeben mußte. In der großen römischen Zeit wurde diese Überlieferung mit Freuden aufgenommen; doch begann hier in der Anlage der Innenhöfe schon die Verinnerlichung des Hausbaues, die dann später zu den Schöpfungen „entre cour et jardin“ geführt hat.

Die Stadtanlagen des deutschen Mittelalters sind auf diesen Grundlagen stehengeblieben; sie sind im Gegensatz zu den klassischen Aufteilungsformen der antiken Städte nur romantisiert worden, die Straßen werden krumm, und es entsteht der malerische Städtebau des Mittelalters. Wenn auch hier nicht mehr von Prunkstraßen im Sinne des Altertums gesprochen werden kann, so sind die neuen Straßen doch alle Schaustraßen, welchen sich nach wie vor die Hauptseiten der Häuser zuwenden. Hier beginnen auch die Anfänge des deutschen Baurechtes, das die Straßen als öffentliche Glieder den Stadtanlagen einführt, sie werden Gemeindeeigentum, während der Hausbau, als eine nichtöffentliche Angelegenheit, zunächst frei, dann gesetzlich geleitet einer höheren Ordnung zugeführt wird.

Die natürlichen Ursachen dieses Städtebaues sind bis in das 19. Jahrhundert unverändert geblieben. Die Verkehrsformen selbst in den größten Städten besaßen ein beschauliches Gepräge, welches zu einer künstlerisch gehobenen Ausbildung der Straßen führte und auch die Lage der besten Hausräume nach der Straße zur Folge hatte. Gewiß hat auch das deutsche Mittelalter Innenhöfe gekannt; es ist aber bezeichnend, daß sie meist als Arkadenhöfe und weniger als Wohnhöfe ausgebildet sind. Im 19. Jahrhundert jedoch hat sich das Aussehen des Verkehrs zusehends verändert, und heute ist es eine gewagte Behauptung, ihn noch als anschaulich zu bezeichnen. Es kam zweifellos in unser Straßenwesen eine Zwittererscheinung, indem die überlieferten technischen Grundlagen mit einem neuartigen Leben erfüllt wurden, das jedoch mit den früheren Zuständen nur wenig mehr gemein hat und deshalb folgerichtig technische Änderungen bedingt. Diese Sachlage wurde von unseren Städtebauern auch erkannt, und sie haben sich bemüht, ihr gerecht zu werden.

Wohl das größte Verdienst in diesen Bestrebungen gebührt dem Herausgeber dieser Zeitschrift, dem Geheimen Baurat, Professor Theodor Goecke. Die erstmals in den „Preußischen Jahrbüchern“ von 1893 begründete Unterscheidung zwischen „Verkehrsstraßen“ und „Wohnstraßen“ hat sich inzwischen fest eingebürgert, und der städtische Verkehr ist damit einem hohen Grade der Unterscheidung und Ordnung zugeführt worden. Die Verkehrsstraße entspricht heute im veränderten Sinne der antiken Prunkstraße, die Wohnstraße trägt die Art der entsprechenden Nebenstraßen, nur daß eben der heutige Verkehr auch nicht mehr im alten Sinne beschaulich ist. Die Lage der besten Hausräume nach den Straßen zu ist beibehalten geblieben. Im übrigen ist zuzugeben, daß ein Teil der Straßen zeitweilig, etwa in Festzeiten, immer noch im guten Sinne beschaulich sind, und es gehört zum Stolz jeder Stadt für solche Gelegenheiten mindestens eine „Ehrenpforte“ und eine „Ehrenstraße“ zu besitzen. Leider hat gerade diese Übung zur Vernachlässigung der übrigen Straßen geführt, und erst in den letzten Jahrzehnten hat man auch diesen mehr Sorgfalt zugewendet. Viel schlimmer stand es aber infolge zu wenig einschränkender Bauordnungen mit den Neben- und Hinterflächen der Wohnhäuser. Die Verbesserung wurde hier vielfach durch Anlage von Vorgärten gegen die Straße zu gesucht, damit wenigstens die Hauptfensterwand reichlich Lichteinfall erhielt.

Es ist aber kein Zweifel mehr, daß die alte Bahn des Straßenwesens dem Ende zugeht, und so hat erstmals der amerikanische Städtebauer Ford beim Wiederaufbau von San Franzisko die Trennung des Fahr- und Fußverkehrs vorgeschlagen. Die alte Straße wird damit zur reinen Verkehrsfläche für den Fahrverkehr herabgedrückt, während für den Fußgängerverkehr das Innenland der Bauflächen erschlossen wird, und Hand in Hand damit liegt die Verlegung der Hauptwohnräume nach dem ruhigen Innenland nahe. Die frühesten Spuren dieser Idee sind zweifellos in Asien zu suchen. Die dortigen Bodengestaltungen haben bis heute keinen technisch ausgebauten Straßenbau aufkommen lassen, so daß sich auf den Straßen auch weniger ein an-

schauliches Leben entwickeln konnte. Das Schwergewicht dieses Lebens liegt in den Haushöfen, und viele Städte des Orients weisen auch für den öffentlichen Verkehr große Hausmassen nach diesen Anlagen auf. Noch unbestimmt ist also hier eine Trennung des Fahr- und Fußgängerverkehrs geschaffen worden, und die Öffnung des Innern unserer neuartigen Hausmassen, Hausblöcke genannt, für den öffentlichen Fußgängerverkehr hat seine Wiege somit im Orient und dann namentlich auch in China, wo die Städte unter sich in mehrere intime Stadtviertel gegliedert wurden.

Zu größeren, für städtebauliche Umwälzungen maßgebenden Verwirklichungen auf den durch Ford vorgeschlagenen Wegen ist es bislang nicht gekommen. In Deutschland finden sich wohl mehrere Ansätze dazu. Die Anlage unserer Gartenstädte läßt deutlich die Zukunft der Innenflächen in die Augen springen, und bei Mehrfamilienhausbebauung treten Gestaltungen der inneren Freiflächen auf, die im Bilde dem angestrebten Ziele sehr nahekommen; doch ist die öffentliche Erschließung der Freiflächen noch wenig erfolgt. Neuerdings hat Geheimrat Goecke in seinem Plan für Braunschweig-Riddagshausen eine solche Lösung aufgenommen. Auch in der Literatur ist bislang über diese Idee nicht viel erschienen. Bekannt ist eine Preisschrift des Schutzverbandes für deutschen Grundbesitz „Zwischen zwei Fronten" von Deetz, und ich selbst habe in der „Zeitschrift für Kommunalwissenschaft" versucht, erstmals ein städtebauliches System damit aufzubauen, und die vorliegende Abhandlung soll eine eingehendere Fortsetzung dieses Versuches darstellen.

Den äußeren Anlaß dazu bietet eigentlich die mit dem Frieden kommende neue Bauzeit. Über Neuerungen im Bauwesen nach dem Kriege ist in letzter Zeit allerdings eine reichliche Literatur erschienen. Leider gehen aber die gemachten Vorschläge oft zu weit über das Maß des Erreichbaren hinaus, und weit verdienstlicher erscheint es daher dem Verfasser, auf Grund der jetzt noch geltenden Verhältnisse nach bessernden Neuerungen zu suchen. Geschehen dann größere Umwälzungen, so ist es leicht, solche Vorschläge ihnen anzupassen. Nach den heutigen Verhältnissen aber sind Neuerungen am ehesten auf technischem Gebiete erreichbar, unter der Voraussetzung allerdings, das sie die wirtschaftlichen Zustände im Bauwesen nicht weiter berühren.

Wie bereits erwähnt, führt die neueste Entwicklungsstufe im Straßenbau zu einer Trennung in Fahrstraßen und Fußgängerstraßen. Ob bei der Ausführung gerade diese Bezeichnung gewählt werden muß, mag einstweilen unentschieden bleiben. Die seitherige Bezeichnung mit Verkehrs- und Wohnstraßen deckt sich schließlich ebensogut mit den neuen Begriffen: Die Fahrstraße ist gleich der Verkehrsstraße, und die Fußgängerstraße ist auch eine Wohnstraße. Sie ist es sogar noch in vermehrtem Maße als die seitherige Wohnstraße, denn die Hauptwohnräume liegen alle nach dem von keinem Fahrverkehr übergangenen Innenland der Bauflächen. Zeichnerisch dargestellt, würde sich somit etwa ein Bild nach Textbild 3 ergeben. Links ist das seitherige System zu finden. Die einzelnen Baublöcke messen je etwa 100 m Seitenlänge, ein Maß, das bisher vielfach üblich war. Die Aufteilung durch die Straßen ist eine ganz regelmäßige, einige Züge sind dabei als Hauptverkehrsstraßen gedacht, die anderen sind schmäler und tragen den Nachbarschaftsverkehr. Einige Hausblockflächen sind sodann als Grünflächen gedacht. Rechts ist die neue Verteilungsform

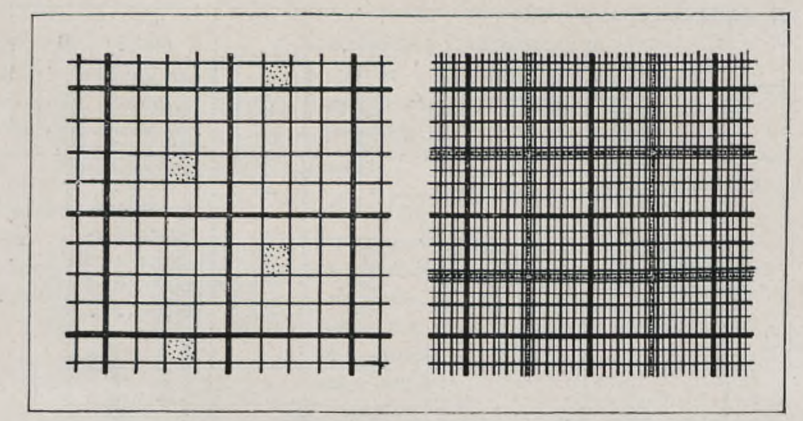


Abb. 3. Alte und neue Straßenverteilung.

dargestellt. Als Hauptfahrstraßen kehren die früheren Hauptverkehrsstraßen wieder. Gleichmäßig zu diesem Netz liegt ein Netz mit größeren Fußgängerstraßen im Stadtbild, das den Durchgangsverkehr aufnimmt. So verbleiben Bauflächen von etwa 200 m Seitenlänge, die je nach der Baudichtigkeit mit Nebenfahrstraßen durchzogen werden; durch die Anlage der offenen Hausreihen — als geschlossenere Bauflächen wären die Quadrate innerhalb der großen Fußgängerstraßen anzusehen — ergeben sich dann die inneren Fußgängerverkehrsstreifen.

Soviel über die Entwicklung der Gesamtanlage. Für weitere Versuche liegen nunmehr regelmäßig Stuttgarter Verhältnisse zugrunde, weshalb zunächst eine Übersicht der gegenwärtigen Bauweise geboten erscheint (s. Tabelle S. 56):

Diese Bauregeln gelten erst kurze Zeit; die neue Ortsbausatzung ist von den Kollegien nunmehr verabschiedet und gegenwärtig in ministerieller Behandlung. Es sind neue Gesetze in absehbarer Zeit nicht zu erwarten, so daß eine neue Straßenbauart damit rechnen und vor allem die dadurch gegebenen wirtschaftlichen Verhältnisse beachten muß. Auf Textbild 4 (siehe S. 57), linke Hälfte, sind diese Bauregeln zeichnerisch dargestellt. Die Bebauung ist dabei immer am günstigsten dargestellt, in Wirklichkeit sind die wenigsten Bauflächen im Bebauungsplan so angelegt, daß sich die Bauregel ohne jegliche Geländeeinbuße so anwenden läßt. Auf der rechten Hälfte des Textbildes 4 sind sodann die neuen Ideen zeichnerisch nach den Stuttgarter Regeln verarbeitet. In der ersten Zone ergibt sich danach bei einzelblockartiger Bauweise, daß die seitherige Haupt-, Schau- und Verkehrsstraße künftig mehr den Rang der Hoffläche einnehmen wird, und daß umgekehrt die seitherige Hoffläche verbreitert die Fußgängerstraße ergeben wird. Bei 20 m Haushöhe ist hierfür eine Breite von 12 m angenommen. Das Straßenverhältnis wird somit auch künstlerisch ein günstiges, und die Straße selbst wird im Aussehen unseren schmalen innerstädtischen Straßen, die für den Fahrverkehr gesperrt sind, genau gleichsehen. Man denke dabei an die Hohe Straße in Köln und an die Sögestraße in Bremen. Auch die überdachten „Passagen" sind ihnen gleichzustellen. Für die neue Fahrstraße ergibt sich bei gleicher Baufläche eine Breite von 18 m oder Haushöhe weniger 2 m. Das entspricht den früheren Stuttgarter Regeln und dürfte in anbetracht des breiteren Fußweges an Stelle des Hofes im Wege der Befreiung auch wieder zu erreichen sein. Von der Fahrstraßenbreite sind dann je 4,5 m für Höfe abgetrennt, so daß eine Fahrbahn von 9 m verbleibt. Bei Zone II und III ist bei der alten Bauart Hinterhaus-

Zone	Bauweise	Stockwerkszahl der Vordergebäude	Stockwerkszahl der Hintergebäude	Höchste Dachneigung	Höhe der Vordergebäude (Höchstmaß)	Höhe der Hintergebäude (Höchstmaß)	Tiefe des Hofraums	Seitlicher Grenzabstand der Vordergebäude	Seitenabstand der Vordergebäude	Hausabstand der Hintergebäude	Grenzabstand der Hintergebäude
I.	geschlossen	5	3 und teilweise ausgebautes Dachgeschoß, wenn im Sockelgeschoß keine Aufenthaltsräume	55°	20 m, bei öffentlichen Gebäuden auch mehr, und H. = Str. (H. = Gebäudehöhe, Str. = Straßenbreite)	12 m ohne Dach, 16 m mit Dach bis First	$^2/_{10}$ der Vordergebäuderückseitenhöhe			8 m	3 m
II.	geschlossen, teilweise offen	4, an einigen Straßen 5	3, im übrigen wie oben	55°	20 m und wie oben H. = Str.	12 m und wie oben 16 m	$^3/_{10}$, gemessen wie oben	H. + T. (H. = Gebäudehöhe, T. = Gebäudetiefe (Nebenseite)) / 8, mindestens 2 m	zweimal Grenzabstand, mindestens 4 m	8 m	3 m
III.	geschlossen und offen. Gruppenbau 25—80 m. Gebäudegruppe gilt bezüglich der Seitenabstände als 1 Gebäude, im Landhausviertel Gruppen nur bis 30 m	3, an einigen Straßen 4; bei 11 m und weniger breiten Straßen nur dann 3 Stockwerke, wenn Sockel nicht höher als 1,20 m, sonst 2 Stockwerke. Im Landhausviertel 2 Stockwerke mit Wirtschaftsgeschoß	2, im übrigen wie oben	55°	20 m und wie oben H. = Str.	12 m und wie oben 16 m	$^5/_{10}$, gemessen wie oben bei offener Bauweise, $^6/_{10}$ bei geschlossener Bauweise	H. + T. / 8 wie oben	zweimal Grenzabstand, bei 3stöckiger Bauweise mindestens 7 m, bei 2stöckiger Bauweise mindestens 5 m. Bei Gruppen von mehr als 25 m Länge für je 10 m $^1/_5$ mehr Abstand und 1 m von der Baulinie zurück oder 1 Stockwerk weniger. Im Landhausviertel 5, 7, 10, 14, 20 und 25 m nach besonderer Vorschrift	H. + H. (Vordergebäudehöhe (hintere Seite) + Hintergebäudehöhe (vordere Seite)) / 2, im Landhausviertel 10 m	3 m, bei Gebäuden von über 8 m für den Meter Höhe 0,6 m mehr, im Landhausviertel: G. = H.

bebauung zugrunde gelegt. Bei Zone II ergeben sich damit auf die Geländetiefe und Hausbreite 14 Wohnungen, bei der neuen Bauweise dagegen ergeben sich 16 Wohnungen. Die Geländetiefe kann demnach hier vergrößert werden, und zwar verhält sich die alte Geländetiefe abzüglich einer Straßenbreite von 13,5 m zu der Zahl von 14 Wohnungen wie die Zahl von 16 Wohnungen zu der neuen Geländetiefe. Es ergibt sich also folgende Gleichung:

$$75{,}5 : 14 = 16 : X = 86{,}3.$$

Es ist dann die eine Fahrstraßenbreite von 10 m zuzuzählen, so daß sich eine neue Gesamtgeländetiefe von 97 m ergibt. Mit diesem Maße ist es möglich, bei der neuen Bauweise die Bauregel noch im günstigen Sinne zu überschreiten, indem sich für die Straßenbreite, die die Stelle der alten hinteren Freifläche einnimmt, eine Breite von 10 m statt 8 m ergibt, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß die neue Bauweise dann nur noch viergeschossige Häuser kennt. Die alte Straßenbreite bildet jetzt die Breite des Fußweges. Bei Zone III ist das Ergebnis weniger günstig. Die Geländetiefe ist hier für beide Bauweisen dieselbe geblieben, so daß die Fahrstraßenbreite nur noch 8 m wird, bei 11 m Haushöhe somit 3 m weniger, als die Bauregel erlaubt; denn in Zone III gelten für Straßenbreite und Breite der hinteren Freifläche dieselben Regeln.

Hier haben nun die Leistungen der Gemeinde, die Geschicklichkeit des Bebauungsplanfertigers und die Zugeständnisse des Eigentümers zugunsten einer besseren Wohnform einzutreten, und wenn man Vergleiche zur alten Bauweise zieht, so wird sich in vielen Fällen die neue Bauweise doch mindestens ebenso erträglich gestalten lassen. Nur in seltenen Fällen werden jedoch diese Vergleiche genau ausfallen können, und deshalb ist für die nachfolgenden Vergleichsbeispiele aus dem Stuttgarter Bebauungsplan auf eine eingehende Errechnung verzichtet worden. Schon der Maßstab des Auges wird in den meisten Fällen feststellen, wo die Bebauung günstiger oder ungünstiger ausfällt. Abbildung a der Tafel 37 zeigt einen Ausschnitt aus Zone III des Stuttgarter Stadtbauplanes. Es handelt sich um ein billigeres Wohngebiet in Kannstatt. Am Südostrand fließt der Neckar, südwestlich liegt der nichtöffentliche Rosensteinpark, nordwestlich hebt ein ziemlich steiler Abhang an, worauf ein leichter ansteigendes Hochgelände folgt. Nordöstlich im Talbett liegen Industriebauten. Die jetzige Bebauung der Talsohle ist übelster Art. Es sind Baublöcke von 150 m

Längenmaß vorhanden; die Hinterbebauung ist eine ganz unregelmäßige, und so ist leicht ersichtlich, daß die Verbauung trotz ihrer Engräumigkeit, tiefen Häuser und 3 m breiten Seitenabständen nach der früheren Bauregel, keine günstige im wirtschaftlichen Sinne ist. Am Steilabhang wurden vor 20—30 Jahren, wohl infolge der Parknähe, sogar Herrschaftshäuser errichtet, die jetzt natürlich entwertet sind. Am Höhenrand stehen seit neuerer Zeit einige große Bauten, die eine gewisse Note in die Gegend gebracht haben. Die Hochfläche ist noch gar nicht bebaut, so daß hier noch einiges gerettet werden kann.

Abbildung b derselben Tafel zeigt dasselbe Baugelände mit neuer Verbauung. Als vorhanden sind die Geländeform und der Neckar angenommen. Beibehalten ist der Rosensteinpark als öffentliche Anlage, und in der Straßenverteilung sind die südwest-nordöstlichen beiden Talstraßen als neue Hauptfahrstraßen wieder aufgenommen. Die südost-nordwestliche Querstraße ist etwas verschoben, eine weitere Hauptfahrstraße in der Talrichtung ist dann am Höhenrand angenommen. Die schematische Grundform nach Textbild 3 kann also bei Hügelgelände nicht beibehalten werden, denn es sind mehr Längsstraßen notwendig, als Querstraßen erforderlich sind. Dagegen kann natürlich in der Breite dieser Straßen eine Abstufung erfolgen. Dermaßen bilden hier die vorderste Talstraße und die Querstraße das Straßenkreuz, während die anderen Längshauptstraßen etwas untergeordneter Art sind. Die Straßenbreiten sind daher mit 18 und 15 m angenommen. Als Hauptfußgängerstraße ist in der Längsrichtung das Neckarufer gedacht, eine weitere findet sich auf dem Hochgelände. Als Querstraßen sind zwei Züge angenommen, von denen einer eine Neckarbrücke hat und als Durchgang zur Höhe anzusehen ist, während der andere nur im Gebiet der dichteren Bebauung angenommen ist. Diese Hauptfußgängerstraßen bilden zugleich Anlagenflächen und sind als Grünstreifen im Sinne unserer neueren städtebaulichen Freiflächen anzusehen. Ihre Breite beträgt im vorliegenden Fall 25 m, an den Abhängen können sie natürlich als Staffelstraßen ausgebildet werden.

Für die Verbauung ist am Abhang dreigeschossige Reihenhausbauweise gewählt. Durch die inneren Fahrstraßen, die 8 m breit angenommen sind, werden Bauflächen von etwa 100×40 m geschnitten, die bei 10 m Haustiefe eine innere Freifläche von 20 m oder die doppelte Breite der Bauregel ergeben. Dabei sind wohl die Leistungen der Grundeigentümer herangezogen, und dennoch wird sich eine günstigere Verbauung als nach dem alten Plan ergeben. Die inneren Freiflächen zeigen dann die den Hausreihen entlanggehenden Fußwege und die entsprechenden Querwege, so daß sich unregelmäßiger gestaltet das Schema nach Textbild 3 ergibt. Die Freiflächen selbst können für Gemüsegärten, Spiel- und Waschtrockenplätze angelegt werden. Natürlich kann der Fußweg auch durch die Geländemitte gehen, es lassen sich dann aber für Platzwirkungen keine guten Lösungen finden, nur für die Hauszugänge wird viel Platz beansprucht, so daß diese Lösung mehr bei Einfamilienhäusern in Betracht kommt. Am Abhang verändert sich die Bauweise insofern, weil künstlerische Gesichtspunkte hier gleichere Abstände der Hausreihen erfordern. Die Fahrstraßen dienen dann nur einer Hausreihe und können noch verschmälert werden.

Auf dem vorderen Teil der Hochfläche ist der alte Friedhof beibehalten, während rechts davon zweigeschossige Bauweise mit gleichen Abständen wie im Talbett angenommen ist. Sie bildet den Übergang zu der dann folgenden Einfamilienhausbauweise, die mit Abständen, wie sie in unseren Gartenstädten üblich sind, rechnet. Hier ist nun auch zu erkennen, daß der seitherige Gartenweg Fußgängerweg wird, und daß der bisher malerisch ausgestaltete Wohnweg zur einfachen Fahrstraße zusammenschrumpft, und daß für ihn eine Breite gleich der Haushöhe, mindestens aber 5 m für zwei Fahrbahnen genügt.

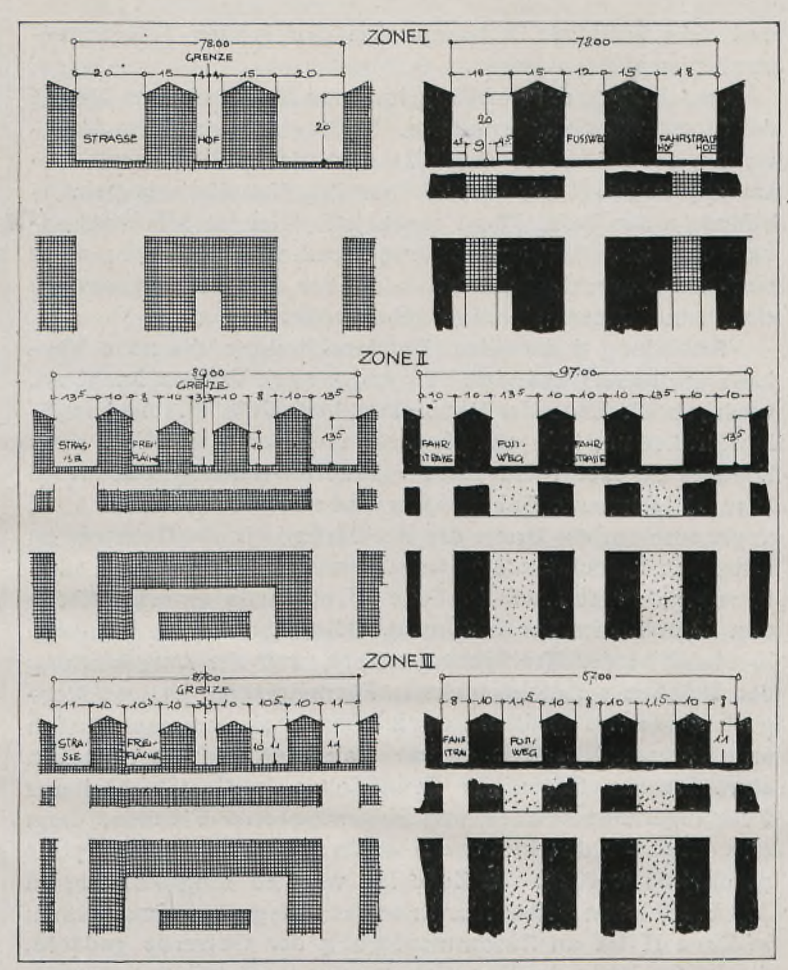


Abb. 4. Alte und neue Bauweise nach den Stutgarter Bauregeln.

Alle kleinen Einzelheiten, die sich aus der neuen Bauweise ergeben, können hier nicht aufgeführt werden. Der Plan ist absichtlich noch reichlich schematisch angelegt, und doch zeigt sich, daß die künstlerische Wirkung nicht ärmer, sondern reicher wird. Die Fahrstraßen allerdings dürfen ruhig ärmer werden, denn die jetzigen Verkehrsstraßen mit den Hauptseiten der Häuser und dem durcheinandergewürfelten Verkehr sind Zwittererscheinungen, die durch die neue Bauweise beseitigt werden sollen. Die neue Fahrstraße ist über ihre Breite als Fahrbahn angelegt und wird an den Häusern Bankette oder Sockelvorsprünge zur Einrahmung der Fahrbahn zeigen. Die Hausflächen sind natürlich denkbar einfach. Ganz anders werden die Innenflächen angelegt. Für gärtnerische Gestaltungen ergeben sich hier die reizendsten Möglichkeiten, und auch architektonisch lassen sich trotz der Bevorzugung offener Hausreihen geschlossene Wirkungen erzielen. Es wird eine anmutige verinnerlichte Raumkunst zur Geltung kommen, die sich bei öffentlichen Gebäuden noch steigert. Auch hier wird das Hauptgewicht auf Innenhöfe fallen, es sei denn, es handle sich um Kirchen und ähnliche Gebäude, die weniger Lastverkehr benötigen

und sich etwa als Achsenpunkte der großen Fußgängerstraßen ausbilden lassen.

Abbildung c der Tafel 38 zeigt einen Ausschnitt aus Zone II des Stuttgarter Stadtbauplanes. Es ist ein Stadtteil im Nordwesten der Stadt, der ebenfalls nach der früheren Ortsbausatzung angelegt ist, so daß über ihn dasselbe wie bei Abbildung a der Tafel 37 zu sagen ist. Hier ist briefmarkenähnliche Grünflächenverteilung deutlich ersichtlich, auch sind hier Baumstraßen vorhanden, die den Verkehrsstraßen ein freundlicheres Gepräge geben sollen.

Abbildung d derselben Tafel zeigt dann die neue Verbauung dieses Gebäudes. Es steigt nach Westen leicht an, wodurch die Lage der Hausreihen beeinflußt ist. An Hauptfahrstraßen und Hauptfußgängerstraßen sind hier je Teile eines Kreuzes angenommen. Die Straßenbreiten betragen 20 m und 35 m. Die inneren Fahrstraßen sind wie in Zone VI mit 10 m angenommen, die Breite der Freiflächen für die Gehwege ist mit 16 m berechnet, die Haustiefen werden hier etwa 12 m betragen, so daß wie in Zone III ebenfalls eine Baufläche von 40 m Breite herauskommt. Hier sind nur die Gehwege in die Mitte der Freiflächen verlegt, und die Ausgestaltung der Flächen selbst ist mehr in Form unserer jetzigen Vorgartenbauweise gedacht, auch können sie terrassenähnlich angelegt werden. Die engere Bauweise bedingt natürlich einmal mehr öffentliche Grünflächen in Gestalt breiterer Fußgängerhauptstraßen und eingeschobener Flächen, dann aber muß für das in Zone II ansässige Gewerbe Lagerplatz geschaffen werden. In Zone III wird es möglich sein, in den Freiflächen selbst hierfür etwas Gelegenheit zu schaffen; in Zone II ist an Zusammenlegung der Gewerbe gedacht, die in der Nähe der Hauptfahrstraßen wird erfolgen müssen. So sind in diesem Falle zwei Wirtschaftshöfe vorgesehen, die von einem Baublock umgeben sind, so daß der Hof nach den Gehwegen unsichtbar bleibt, und lediglich die Läden nach diesen gerichtet sind. An der Fußgängerhauptstraße sind eine Anzahl öffentlicher Gebäude gedacht, Schulen, Krankenhäuser, Verwaltungsgebäude, Kirchen, werden wohl hierfür in erster Linie in Betracht kommen. Auch hier zeigt sich wieder die Verinnerlichung der Monumentalbaukunst, doch bieten auch die Seiten nach den Fußgängerhauptstraßen Gelegenheit zur Entfaltung der bisherigen Wirkungen an größeren Baumstraßen. Größere Fußgängerhauptstraßen können sodann leichten Wagenverkehr für Droschken und Personenautos, dann Reitwege und unter Umständen auch Straßenbahnverkehr erhalten. Man wird dazu insbesondere greifen, wenn die nächste Hauptfahrstraße Stadtbahn, die dann einfach in offenen Einschnitt verlegt werden kann, hat.

Für die Beispiele in Zone I ist ein Teil der oberen Innenstadt gewählt (Abb. e). Sie ist bis jetzt nicht ausgesprochen Geschäftsstadt, eine Neubearbeitung im Sinne der neueren Städtebautechnik kann jedoch nur als solche erfolgen, und nach der neuen Straßenverteilung ergeben sich eine Anzahl ganz intimer Geschäftsviertel, indem der Wagenverkehr fast nur noch quer über die Fußgängerstraßen sichtbar bleibt. Auch in diesem Beispiel (Abb. f) sind wieder Kreuzstücke an Hauptfahrstraßen gewählt, während die Hauptfußgängerstraße am Rande der Innenstadt liegt und mit Wohnhäusern angebaut ist. Für die inneren Fußgängerstraßen ist kein Grün nötig, dagegen können hier durch Platzbildungen reizende Wirkungen erzielt werden. Die zweite Hausreihe von außen hat keine besonderen Höfe, sie ist für Bureauhäuser gedacht, die weniger Höfe benötigen, so daß die dazwischenliegende Fahrstraße dasselbe Bild wie die inneren Fahrstraßen in Zone II und III aufweist. Der Übergang von der Geschäftsstadt zur Wohnstadt ist damit weniger auffällig vermittelt. Die Straßenbreiten und Haustiefen sind hier nach Textbild 4 gleichgeblieben.

Im letzten Beispiel soll angedeutet werden, wie sich nach den neuen Ideen der gesamte Stadtbauplan gestalten würde. Abbildung g der Tafel 39 zeigt den jetzigen Zustand, knapperweise übersichtliche Hauptverkehrsstraßen, die natürlichen und angelegten Grünflächen und die Zonenfolge. In Abbildung h sind die natürlichen Grünflächen beibehalten. Es ist vor allem der große Waldgürtel, dann sind dazu auch die Königl. Anlagen zu zählen, die sich von der Stadtmitte zum Neckar ziehen. Größere Flächen sind im neuen Plan nicht angenommen, dagegen ist gleich dem Hauptfahrstraßennetz das Fußgängerhauptstraßennetz über die ganze Stadt verteilt. Es stellt dann die Verbindung zwischen den großen Grünflächen dar, so daß diese immer schattigen Weges zu erreichen sind.

Damit sind die neuen Straßenbauideen und die damit zusammenhängenden Änderungen im Hausbau am Beispiel einer größeren Stadt versucht. Der Verwirklichung am nächsten liegen natürlich die Gebiete in Zone III. In Zone II ist zuviel angebaut, um die neue Aufteilung noch aufnehmen zu können; dagegen kann es aber wohl bei größeren Niederlegungen in Zone I Verwendung finden. Der Gesamtplan schließlich hat natürlich nur noch Lehrwert. Es ist aber kein Zweifel, daß größere Gebiete in Zone III nach diesem Gesamtplan großzügig einer neuen derartigen Verbauung zugeführt werden können, und damit wäre noch einiges über die rechtliche und wirtschaftliche Seite zu sagen. Die künstlerischen und gesundheitlichen Vorteile springen wohl jetzt ohne weiteres in die Augen, dagegen mögen Zweifel über die rechtliche Durchführung bestehen. Die privatrechtliche Frage dreht sich in der Hauptsache um die Öffentlichmachung der Hinterflächen. Hierbei wird es sicherlich vielfach auf dem Wege freier Vereinbarung und durch vernünftige Einsicht der Beteiligten gelingen die Absicht zu verwirklichen. Ist dies unerreichbar, so ist ein Weg der, daß die inneren Fahrstraßen, die ohnehin dem bisherigen Innenland entsprechen, als Privatstraßen gelten. Die inneren Freiflächen sind innerhalb der Baublöcke heute auch nicht immer untergeteilt, die Einfahrt zu den Hinterhäusern muß sogar frei sein, so daß dieses „Privateigentum“ heute auch dem Nachbarschaftsverkehr dient. Als öffentliche Straße gilt dann der neue Wohnweg mit seinen Freiflächen, die ja auch zum Teil noch Privateigentum bleiben können (einzelne Hausgärten). Von einer solchen Rechtsübung bis zu einer klaren gesetzlichen Regelung wäre dann wohl nur noch ein kleiner Weg. Die öffentlich-rechtliche Frage ist für Württemberg nach der neuen Bauordnung in ähnlichem übertragenen Sinne schon jetzt günstig zu beantworten. Zur Durchführung der neuen Ideen bedürfte es zunächst keiner Ergänzungen oder Änderungen der neuen Bauordnung, da die Fußgängerstraßen bei gehwegartiger Anlage als Verbindungswege, bei breiter, alleenmäßiger Anlage mit Gehwegen für den Fußgängerverkehr und Fahrbahnen für den Fußgängerwagen- und Straßenbahnverkehr als beiderseits nicht anbaubare Ortsstraßen (würden dann in der Mitte des Grünstreifens liegen) angesehen werden können. Ferner können jederzeit beiderseitige Baugrenzen angenommen werden, und über die Benutzung von der Bebauung ausgeschlossener Grundflächen

kann polizeiliche Bestimmung getroffen werden. Der gesamte Verkehr könnte somit von der Ortspolizei geregelt werden.

Weniger einfach liegen die wirtschaftlichen Fragen. Der Straßenbau kann zwar vereinfacht werden, so daß die bisherigen Aufwendungen für Straßen und Befestigung der Hinterflächen mit den Kosten der größeren Straßenflächen, aber einfacheren, gartenmäßigen Anlagen der Freiflächen ins Gleichgewicht gebracht werden können. Etwas kostspieliger wird vermutlich die Entwässerung werden. An Hauptleitungen dürfte zwar kaum mehr geleistet werden müssen; dagegen sind die Gärten natürlich besser zu entwässern, als das jetzt mit den Hinterflächen geschieht. Es würde wohl so kommen, daß die Hauptleitung durch den Gartenstreifen gelegt wird, und daß die Straße durch das Haus hindurch nach dorthin entwässert wird. Der Vorteil der einfacheren Abortentwässerung gegen die neue Fahrstraße würde allerdings dann aufgehoben sein. Ferner wird die Beleuchtung etwas aufwendiger sein, doch sind natürlich die inneren Fahrstraßen nicht wie die jetzigen Nebenstraßen zu beleuchten, und die Beleuchtung der Fußgängerwege kann sehr einfach geschehen.

Eine besondere Frage stellt dann die Kostenleistung für die Fahrhaupt- und Fußgängerhauptstraßen dar. Nach der Württembergischen Bauordnung können hierfür die Anlieger nicht herangezogen werden, bei den Fußgängerhauptstraßen jedenfalls nur um Gehwegbreite. Die Hauptstraßen wären demnach von der Gemeinde zu tragen und in einer Erhöhung der Besitzsteuer oder Wohnsteuer wiedereinzubringen. Für den Einzelbesitzer entstehen dadurch immer noch Ersparnisse, die für die einwandfreie Gestaltung der Freiflächen an den Gehwegen verwendet werden können. Gut wäre es jedenfalls, wenn ihre Anlage auch die Gemeinden übernehmen, damit ein einheitliches Gepräge gewahrt wird. Auch die Unterhaltung, Reinigung, Besprengung und Bestreuung könnte dann in einer Hand bleiben.

Die wirtschaftliche Frage im allgemeinen kann nur an Hand eines neuen Beispiels, das jetzt erst nach dem bisherigen Straßenverteilungsnetze zur Ausführung kommen würde, einigermaßen erschöpfend gelöst werden. Immer ist natürlich dabei möglichste Übereinstimmung mit den seitherigen wirtschaftlichen Ergebnissen anzustreben, und wir dürfen überzeugt sein, daß dies auch unter weitester Begünstigung des Weit- und Flachbaues geschehen kann. Die gesundheitlichen Vorteile der neuen Straßentrennung sind aber so große, daß auch hier ein Opfer in Form einer Mehrleistung durch die Bevölkerung geleistet werden darf. Die neuen Entwicklungsmöglichkeiten des Städtebaues kommen der Allgemeinheit zugute, und es ist nur Aufgabe eines geschickten Steuerwesens, die anfallenden Mehraufwendungen gerecht zu verteilen. Die angestellten Versuche schließlich beanspruchen noch keinerlei Vollständigkeit, wenn auch die bebauungsplanmäßige Arbeit eine eingehend durchdachte ist. Feinheiten und Vervollkommnungen wird die Zeit bringen; der Zweck aber, den Straßenverkehr zu trennen, ihn den Zeitverhältnissen entsprechend zu gestalten und dabei die Wohngelegenheit zu verbessern, ist überall im Rahmen bestehender Verhältnisse zu erreichen, und es mag zum Ehrgeiz der Gemeinden und Bauenden werden, diese Lösungen im Sinne einer größeren Weiträumigkeit und eines zunehmenden Flachbaues stetig zu verbessern.

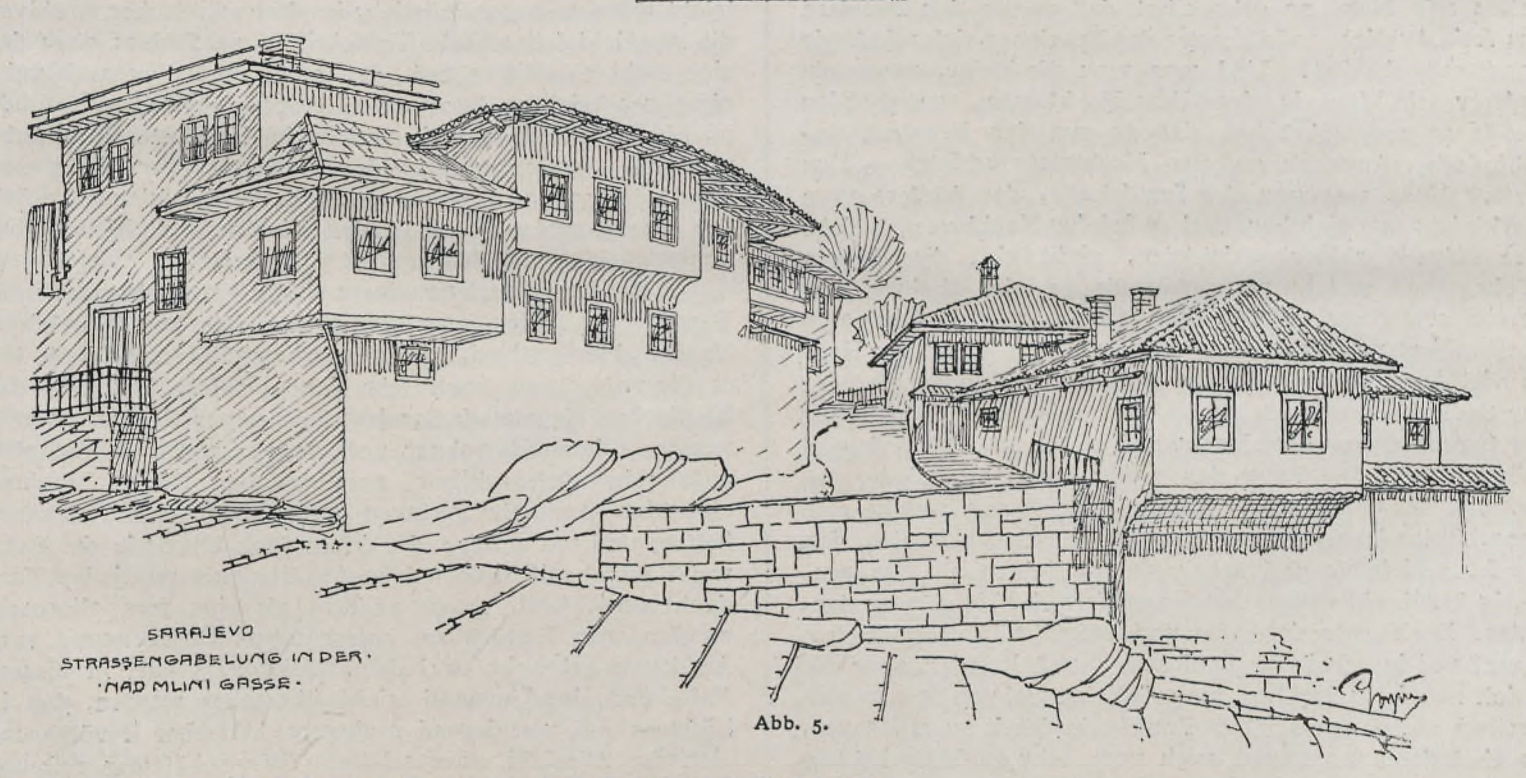


Abb. 5.

DAS RECHT AUF AUSSICHT.

Von Architekt JOSEF POSPÍŠIL, Baurat der Landesregierung in Sarajevo.

Es gibt einen sowohl für die Entwicklung des neuzeitlichen Städtebaues, als auch für die Erhaltung alter Stadt- und Landschaftsbilder, also für den Heimatschutz im weitesten Sinne sehr wichtigen Umstand, welcher bisher

nicht jene Beachtung und Würdigung gefunden hat, die ihm, wie im nachstehenden nachgewiesen werden soll, in hohem Maße zukommt. Es ist dies ein durch die Gesetzgebung vernachlässigtes Recht, das Recht auf Aussicht.

Das österreichische bürgerliche Gesetzbuch kennt dieses Recht überhaupt nicht, und ich glaube annehmen zu können, obzwar mir die gesetzlichen Vorschriften der deutschen Bundesstaaten nicht genug bekannt sind, daß dieses Recht auch im Deutschen Reiche nicht anerkannt wird, sonst hätte man sich seiner, als eines sehr wichtigen und dabei überaus wirksamen Mittels, in gar vielen Fällen bei den auf die Erhaltung alter Städtebilder abzielenden Bestrebungen bedient. Dieser Mangel der Gesetzgebung ist sehr zu beklagen, weil er die Außerachtlassung eines unanfechtbar feststehenden Rechtes bedeutet; denn das Recht auf Aussicht war es, welches die Anlage zahlreicher schöner und malerischer Ansiedlungen, Orte und Städte in früheren Zeiten ermöglichte, und zwar zu einer Zeit, wo das Raumgefühl weniger im Munde und am Papier, dafür aber um so tiefer in den natürlichen Empfindungen und Bedürfnissen der Menschen selbst zu finden war, welche dann ebendeshalb, weil sie immer und überall räumlich empfunden haben, nicht einmal anders bauen konnten, als daß sie das einzelne Haus, die Straße oder den Platz, die ganze Ortschaft, mit der Umgebung in räumlichen Zusammenhang brachten. Viel geklügelt und gekünstelt haben unsere Vorfahren dabei allerdings nicht; sie haben ihr Raumgefühl einfach dadurch zum Ausdruck gebracht, daß sie sich, jeder für sein eigenes Haus, so viel Aussicht zu sichern verstanden, als sie es eben für nötig und unter den obwaltenden Umständen erreichbar fanden.

Was war nun die Folge davon, wenn einer an der Lehne sein Haus so gebaut hat, daß es von den Fenstern aus freie Aussicht auf die unter der Berglehne sich windende Landstraße behielt? Und was war die Folge, wenn ein anderer sein Haus in einer dem Marktplatze zustrebenden Straße so aufgeführt hat, daß er aus den Fenstern ungehinderten Ausblick auf den Marktplatz erhielt? — Das erstere Haus war von der Landstraße, das letztere vom Marktplatz aus sichtbar, und es fiel den Nachbaren, welche ihre Häuser später errichteten, nicht ein, die eigenen Wohnstätten anders zu stellen als so, daß dadurch die bereits erworbenen Rechte der ersteren nicht berührt oder geschmälert wurden. Jeder suchte für sein eigenes Haus so viel Aussicht auf wichtige Punkte der Landschaft oder der Stadt zu gewinnen, als es eben unter Berücksichtigung der bereits erworbenen Rechte seiner Nachbaren nur irgend möglich war. Die Folge davon war dann aber wieder die, daß von den wichtigen Punkten der Stadt aus, welche sich der erhöhten Aufmerksamkeit der Bürgerschaft erfreuten, sich die freundlichsten und schönsten Aussichten auf das neugierig herüberblickende Häusergewirre der Umgebung darboten. Die Fenster der nahen und entfernten Häuser blickten, manchmal in scheinbar planlosem Durcheinander, aber alle gleich neugierig herüber, um möglichst viel von dem bunten Treiben auf einem belebten Punkte der Stadt zu erhaschen. So sind denn manchmal auch noch sehr entfernte Häuser zu den wichtigen Punkten einer Stadt in räumlichen Zusammenhang gebracht worden. Bei ansteigendem Boden war es natürlich auch auf größere Entfernungen möglich, sich die Aussicht auf wichtige Stellen der Stadt zu sichern, indem sich nicht selten die Häuser ganzer Stadtteile um solche wichtige Stellen amphitheatralisch aufbauten.

Wer möchte nun bestreiten, daß die Besitzer der so angelegten Wohnstätten auch das volle und unbestrittene Recht hatten, die mitunter mit nicht unerheblichen Opfern erkaufte Aussicht für immerwährende Zeiten als ihr gutes Recht zu beanspruchen und als einen wichtigen Teil vom Werte der Häuser selbst, für deren Anlage und Gestaltung sie doch in hervorragender Weise mitbestimmend war? Oder besteht vielleicht ein Grund dafür, dieses Recht geringer zu bewerten als zum Beispiel jenes „dingliche Recht", welches sich jemand dadurch erwirbt, daß er durch eine Reihe von Jahren die Wiese oder den Garten eines Nachbars durchquert, um sich einen längeren Weg auf der Landstraße abzukürzen, oder dadurch, daß er das Regenwasser vom Dache seines Hauses auf das Nachbargrundstück abfließen läßt?

Es ist klar, daß eine zufällige Lücke in der Gesetzgebung die später eingetretene Verunstaltung alter Stadt- und Ortsanlagen überhaupt in ganz hervorragender Weise verschuldet und gefördert hat; denn nie wäre es sonst möglich gewesen, die „zufälligen" Biegungen der Straßenzüge mit dem Lineal gerade zu machen, wenn die Gesetze das Aussichtsrecht der Besitzer von Häusern an solchen Straßenbiegungen geschützt hätten; nie hätten die alten Stadtteile in ansteigendem Boden ihren malerischen Reiz einbüßen müssen, wenn die moderne Gesetzgebung den Geist der nachbarlichen Duldsamkeit, welcher durch die lange Dauer seines Bestandes längst Rechtskraft erlangt hatte, pflichtgemäß übernommen hätte.

Es gibt auch gegenwärtig genug Beispiele in den erhaltenen alten Teilen von Städten, aus welchen man die Ursachen und Wirkungen des einstens anerkannten Rechtes auf Aussicht unschwer ableiten und herauslesen kann. Vielleicht wäre es sogar möglich, in alten städtischen Archiven die Aussicht betreffende Vorschriften zu finden; aber das eine steht zweifellos fest, daß auch die stillschweigende, ohne geschriebene Gesetzesparagraphen bewirkte, freundnachbarliche Duldsamkeit, welche in der allgemeinen Achtung des Aussichtsrechtes durch die Art der Verbauung alter Städte zum Ausdruck gebracht wurde, in unserer Zeit der Paragraphierung jedweden Rechtstitels hätte nicht unberücksichtigt bleiben sollen und dürfen.

Wenn es nun auch unschwer möglich gewesen wäre, zum Beweise des vorne angeführten Beispiele aus Österreich-Ungarn, Deutschland, Italien usw. anzuführen, so halte ich es für womöglich noch lehrreicher, solche Beispiele der bosnischen Hauptstadt Sarajevo, also einer Gegend zu entnehmen, deren Bewohner noch vor wenigen Jahrzehnten außer der gegenseitigen, nachbarlichen Rücksichtnahme eigentlich nur sehr geringen gesetzlichen Zwang gekannt hatten, und wo zufolge der kulturellen Zustände die Bauweise selbst mit ihren naiven Ausdrucksformen jeden Verdacht ausschließt, etwas anderes als eine dem allgemein empfundenen Bedürfnisse entsprungene Überzeugung zum Ausdruck gebracht zu haben. Allerdings darf in diesem Falle der eine Umstand nicht übersehen werden, daß in Ländern mit vorwiegend mohammedanischer Bevölkerung sich die Aussicht einer erhöhten Wertschätzung erfreuen mußte, wo die Frauen aus dieser einen großen Teil ihrer Zerstreuung zu schöpfen bemüßigt waren. Dieser Umstand muß aber als ein weiterer Beweis dafür gelten, daß dem Rechte auf Aussicht nicht allein die Bedeutung eines wohlerworbenen Rechtes von Einzelpersonen, sondern geradezu die eines öffentlichen Interesses zukam.

Die Bildbeilagen zu meinem Aufsatze „Die bosnischen Städte“ im „Städtebau“, Jahrgang 1911, Nr. 1, insbesondere aber die Tafeln 3 und 5, zeigen ganz deutlich, welche räumlichen Beziehungen die Städte und Stadtteile mit ihrer Umgebung verbinden, und beweisen gleichzeitig, daß ihre Anlage ohne das Recht auf Aussicht, beziehungsweise dessen gegenseitige, stillschweigende Anerkennuug in der bestehenden Form gar nicht möglich gewesen wären.

Diese Stadt-, oder richtiger, gesagt Ortsanlagen sind im Grunde sehr einfach: Meist steile und enge, die Berglehnen aufwärts führende Gassen, am häufigsten als Stiegengassen ausgebildet, kreuzen sich mit horizontalen, ebenfalls engen Straßenzügen, beide höchst unregelmäßig in Richtung und in Breite, je nach den durch die Bodengestaltung gegebenen Anlagemöglichkeiten. Da man nun aus dem Tale sämtliche Häuser des Stadtteiles an der Lehne einzeln sehen kann, ist es selbstverständlich, daß diese alle, sowohl in den aufwärts führenden wie in den horizontalen Gassen, die Aussicht ins Tal besitzen, Um diesen Zweck zu erreichen, setzte man sich häufig über jeden Begriff einer Bauflucht hinweg und stellte jedes Haus auf dem gegebenen Baugrunde einzig und allein so auf, wie man es für nötig fand, um die gewünschte Aussicht zwischen den vorgelagerten Häusern oder über diese hinweg zu erhalten.

Aber auch da, wo eine weite Aussicht zufolge der Hauslage ausgeschlossen war, was meist in der Ebene der Fall war, oder wo es möglich und lohnend erschien, nebst der Aussicht ins Tal auch noch das Leben und Treiben in der Gasse selbst überblicken zu können, fand man Mittel, dies zu erreichen. Da sind es vor allem die eigenartigen Erkervorbauten und Überkragungen (siehe Tafel 40 a bis d und g der Tafel 42), weiter aber die sinnreiche Anlage der einzelnen Häuser an Straßenkreuzungen, Gabelungen und Wendungen, wie dies aus den Abbildungen 5 im Texte und e und f der Tafel 41 ersichtlich ist, welche den einzelnen Häusern die gewünschte Aussicht sicherten.

Es kam aber auch vor, daß einzelne Eigentümer bei der Verbauung ihrer an der Bergseite von Horizontalstraßen gelegenen Grundstücke die Aussicht ins Tal über die bereits bestehenden, vorgelagerten Häuser nur durch die Anordnung übermäßig hoher, sonst durchaus nicht üblicher Untergeschosse bei den eigenen Häusern erlangen konnten (siehe Abb. h u. i der Tafel 42, sowie Textbild 6), ein weiterer Beweis dafür, welche Bedeutung der Aussicht beigelegt wurde, sowie auch dafür, daß die gebrachten Opfer nur durch Erlangung gewisser Rechte begründet erscheinen konnten.

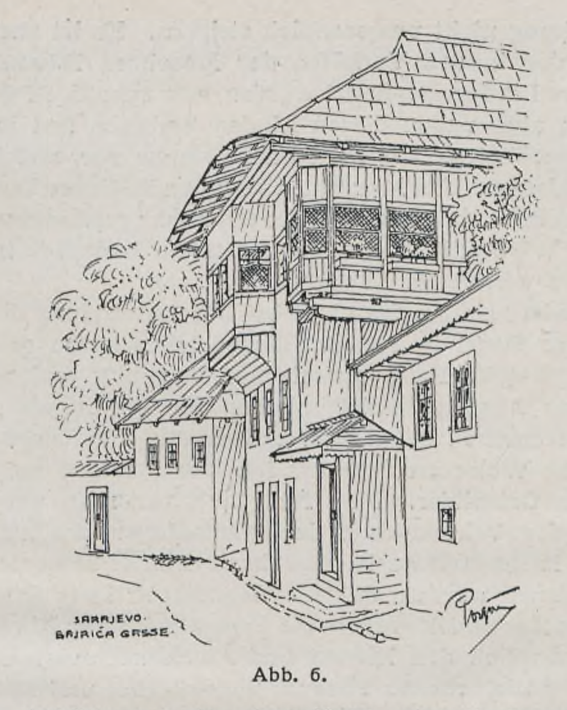


Abb. 6.

Die Abbildung k derselben Tafel zeigt die Innenansicht einer Horizontalstraße an einer Lehne, aus welcher ebenfalls ersichtlich ist, daß die bergseits gelegenen Häuser zur Gewinnung von Aussicht über die talseitige Häuserreihe höher ausgebaut sind, wie dies auch aus dem nebenstehenden schematischen Querschnitt dieser Gasse (Textbild 7) ersichtlich ist.

Es ist nun klar, daß die Rückwirkung, welche aus der Verfolgung von rein praktischen und privaten Bedürfnissen in der äußeren Gestaltung des Stadtbildes sich zeigte, der Bevölkerung zum Bewußtsein kommen mußte. Der Beweis hierfür ist um so leichter zu erbringen, als in allen Fällen, wo eine auf Aussicht berechnete Bebauung wahrgenommen werden kann, es gleichzeitig auffällt, daß die neben den Wohngebäuden zahlreich vorkommenden untergeordneten Baulichkeiten, wie Stallungen, Schuppen usw., derart gestellt erscheinen, daß sie in dem Gesamtbilde nicht nur nicht aufdringlich wirken, sondern fast gänzlich unsichtbar bleiben. Daß nun aber, umgekehrt, jedoch in logischer Befolgung desselben Grundsatzes, für öffentliche Bauten jene Stellen frei gehalten wurden, welche schon zufolge ihrer Lage die Wichtigkeit solcher Bauwerke noch kräftiger betonen mußten, erscheint selbstverständlich und findet bekanntlich nicht allein in bosnischen Ortschaften, sondern auch anderswo seine Bestätigung.

Während man also bestrebt war, den Wohnhäusern eine je größere Aussicht zu sichern, und ihr Gesehenwerden vorerst nur eine Folge des ersteren Umstandes war, wollte man bei öffentlichen Bauten erreichen, daß diese auf möglichst große Entfernungen und aus möglichst vielen Richtungen gesehen werden. Es ist nun höchst lehrreich und wert einer eigenen Abhandlung, zu untersuchen, mit welchen Mitteln dies angestrebt und erreicht wurde. Es soll hier nur bemerkt werden, daß z. B. in Sarajevo fast bei allen Moscheen, deren ursprünglicher Zustand bisher erhalten ist, insbesondere bei denjenigen, welche in der Ebene stehen und deshalb von vornhinein ungünstigere Bedingungen für die Fernwirkung aufweisen, Gruppen von hohen Bäumen vorkommen, welche zusammen mit der Baugruppe der Moschee ihre Umgebung überragen und deren

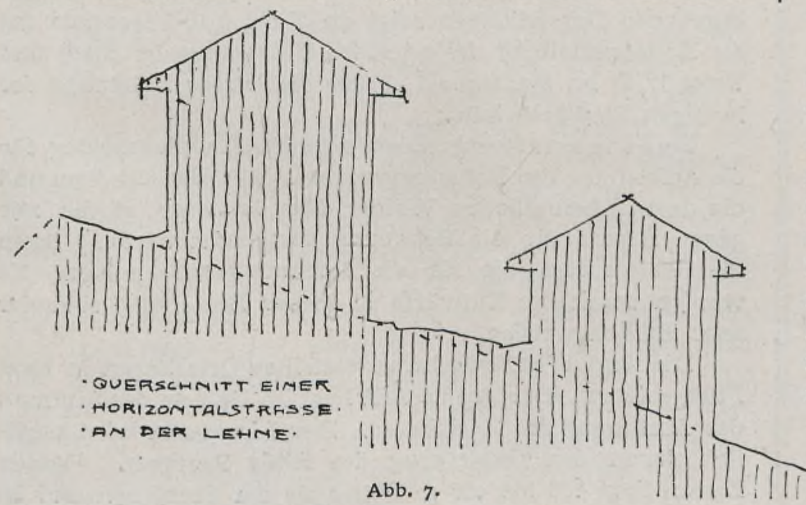


Abb. 7.

Fernwirkung nicht unwesentlich steigern. Es ist allerdings richtig, daß in den Vorhöfen der Moscheen Bäume, insbesondere Linden, gepflanzt wurden, um schattige Plätze zu erhalten; aber neben diesen Linden kommen fast in allen der vorerwähnten Fälle hohe Pappelbäume vor, welche mit ihren schlanken, den Minaretten nicht unähnlichen Umrissen dort sicherlich nicht wegen ihres Schattens gepflanzt wurden und die Wirksamkeit der Moscheen im Stadtbilde in ganz besonders wirksamer Weise unterstützen.

Wieviel nun ein Stadtbild bei der Anwendung der vorerwähnten Mittel in schönheitlicher Hinsicht zu gewinnen vermag, welche Fülle malerischer Wirkung und welcher Grad von Ausdrucksmöglichkeiten für die innere Anlage einer Ortschaft in deren äußerer Gestaltung auf diese höchst natürliche Weise erreicht werden kann, zeigen am besten die alten Ortsbilder. Man fühlt sich versucht, auf diesen Spuren der Wirksamkeit der Stadtanlagen des Altertums und des Mittelalters nachzuforschen; denn es kann als sicher angenommen werden, daß die Grundlagen ihrer Schönheit, an deren Zustandekommen die Gesamtheit ihrer Einwohner, nicht unähnlich den Bienen und Ameisenschwärmen, mitgewirkt hatte, ebenso einfach, ungekünstelt und selbstverständlich sein müßten wie die Schönheit ihrer Werke, die sie vollbrachten, und welche wir, die wir uns von den natürlichen Empfindungen unserer Vorfahren zu weit entfernt hatten, erst wieder suchen müssen.

Die Abbildungen zu diesem Aufsatze sind, wie schon früher erwähnt wurde, Aufnahmen aus den Straßen von Sarajevo; sie zeigen, wie die ganze Stadt bis ins Äußerste folgerecht beschaffen war, bevor mit ihrer Erneuerung begonnen wurde. Leider muß festgestellt werden, daß der stark fortschreitende Neuausbau der Stadt alle die vorbeschriebenen Gesichtspunkte gänzlich außer acht läßt, so daß die Zeit nicht mehr ferne ist, wo die Gedankenwelt, welche mit den unscheinbarsten Einheiten des Städtebaues in so vollkommener Weise herauszuhalten verstand, nur mehr der Vergangenheit angehören wird, ohne daß ihren praktischen Vorteilen und Schönheitswerteu die Möglichkeit geboten wäre, auf die gegenwärtige und zukünftige Gestaltung befruchtend einzuwirken. In den neuen Stadtteilen und Straßen von Sarajevo ist es natürlich endgültig aus mit der nachbarlichen Duldsamkeit und Anerkennung des Aussichtsrechtes, gerade so wie in anderen Gegenden und Städten. Der größte Fehler ist aber der, daß nach den gültigen Bauvorschriften für den Neuausbau der Straßen an den Lehnen die geschlossene Bauweise zulässig ist, wobei selbstredend ängstlich auf die Einhaltung der starren, am Reißbrett bestimmten Baulinien Wert gelegt wird.

Die Folgen einer derartigen Erneuerung kann man sich unschwer vorstellen, ganz abgesehen davon, daß dadurch sämtlichen bergseitig gelegenen Häusern in den Horizontalstraßen und auch solchen in den bergauf führenden Gassen die Aussicht ins Tal für immer benommen wird, wofür man aber als Ersatz die zahlreichen kahlen Giebelmauern vom Tal aus zu sehen bekommt. Daß dies neben der schönheitlichen Einbuße gleichbedeutend ist mit einer sehr bedeutenden Entwertung der Hauslagen in beiden Fällen, braucht keiner weiteren Beweisführung. Die Anerkennung und der gesetzliche Schutz bestehender Aussichtsrechte vermag allein hier wie anderswo, besonders aber bei auf Berglehnen angelegten Stadtteilen und Ortschaften, der Zerstörung ihrer malerischen Schönheiten vorzubeugen und die einzelnen Haus- und Grundeigentümer vor Schäden zu bewahren, die ihnen aus der ungerechtfertigten Entziehung wohlerworbener und in früheren Zeiten auch anerkannter Rechte entstehen.

Es ist deshalb nicht nur wünschenswert, sondern notwendig, daß die Tagungen für Denkmalpflege und Heimatschutz auch der Frage des Aussichssrechtes ihre Aufmerksamkeit zuwenden und sich sowohl zur Erhaltung alter Stadtbilder, als auch zur Ermöglichung ähnlicher Neuanlagen für die gesetzliche Anerkennung dieses Rechtes einsetzen. Auch ein Teilerfolg würde in diesem Falle einen großen Gewinn bedeuten.

WETTBEWERB FÜR EINEN BEBAUUNGSPLAN DER STADT ZÜRICH UND IHRER VORORTE.

Bemerkungen von Dipl.-Ing. OSKAR BROCKMANN, kantonalem Wasserrecht-Ingenieur, Zürich. Hierzu Tafel 43.

Der Stadtrat von Zürich hat in Verbindung mit den umliegenden Gemeinden einen Wettbewerb für einen Bebauungsplan mit Frist bis zum 30. Juni 1917 eröffnet. Die hauptsächlichsten Vorschriften für diesen Wettbewerb sind schon in Nummer 10/11 dieser Zeitschrift veröffentlicht. Es erscheint zweckmäßig, zu diesem Wettbewerbe noch Erläuterungen zu geben: einerseits für solche, die vor der Frage stehen, ob sie sich daran beteiligen sollen; andererseits für solche, die sich hierzu schon entschlossen haben, aber die genauen Verhältnisse von Zürich erst kennen lernen müssen, bevor sie an die Ausarbeitung gehen können. Schließlich mögen auch Unbeteiligte aus den folgenden Ausführungen einen Einblick in die Verhältnisse der Entwicklung einer Stadtanlage erhalten.

Schon im zweiten Hefte des Jahrganges 1915 hat Stadtbaurat Schoenfelder über die Bebauung der alten Stadt Zürich und deren Stadthaus berichtet. Von den dazu beigegebenen Darstellungen zeigt die Tafel 9/10 besonders gut die Bodengestaltung der nächsten Umgebung der Stadt und Tafel 12/13 im Maßstabe 1 : 20000 die jetzige Bebauung der heutigen Stadtgemeinde.

Bodengestaltung: Diese gibt den Hauptausschlag für die Aufstellung des Bebauungsplanes. Die Bergeshöhen und die darauf befindlichen Wälder (die letzteren dürfen nur gegen Ersatz für die Bebauung verwendet werden) legen die Gebiete fest, die für die Bebauung ausscheiden. Es werden somit die Entwürfe in dieser Beziehung einander sehr ähnlich werden.

Die dem Wettbewerbe unterstellten Orte liegen in zwei Flußgebieten. Der größte Teil liegt im Gebiete der Limmat, des Ausflusses des Zürichsees. Das Limmattal wird westlich durch den Gebirgszug des Albis begrenzt. Dessen Kamm liegt 400 bis 460 m höher als der Seespiegel und ist

beiderseits von steilen Hängen eingefaßt. Vom Ütliberg ab fällt der Gebirgszug allmählich gegen Nordwesten ab und wird bei Oberurdorf so nieder, daß dort eine Hauptbahn darüber hinweggeführt werden konnte. Zwischen der Albiskette und dem See hat ein Gebirgsfluß, die Sihl, ein langes Tal eingefressen, so daß zwischen dem See und der Albiskette noch eine niedere Bergkette liegt. Auf dieser Bergkette liegen langgestreckte Moränenzüge, meistens zwei größere mit einem kleinen Zwischentale. In einem solchen Tale liegt zum Beispiel die Waffenplatzstraße in Enge. Diese Moränenablagerungen bilden einen deutlichen Kranz um das Ende des Zürichsees herum. Es gehören dazu der Botanische Garten in der Spitze des Schanzengrabens und der Lindenhof in der Altstadt links der Limmat. Rechts der Limmat liegen der Steffansberg bei der Irrenanstalt Burghölzli, die Neumünsterkirche, die Hohe Promenade und die Fortsetzung des Zuges durch die Altstadt bis zur Limmatbrücke, die der Obere Mühlesteg genannt wurde und jetzt Uraniabrücke heißt. Die Limmat zieht sich weit abwärts stets dem Fuße des Bergzuges rechts des Tales entlang. Links der Limmat liegt eine Schotterebene, die 1 bis 2 km breit ist.

Rechts des Zürichsees liegt ein 5 km breiter Bergrücken, die Pfannenstielkette. Im Gegensatze zur Albiskette sind die Hänge hier mäßig geneigt, leicht zu bebauen, und ist die Höhe teils eben, teils sanft gerundet. Die Kuppen dieses Bergrückens sind etwa 300 m höher als der Seespiegel. Nördlich der Stadt befindet sich zwischen Strickhof und Guggach eine Vertiefung in der Bergkette, der Milchbuck, mit zwei Straßenübergängen, der Winterthurer Straße (Oberstraß) und der Schaffhauser Straße (Unterstraß). Die Paßhöhen dieser Straßen liegen nur 80 und 70 m über dem Seespiegel. Flußabwärts des Milchbuckes hat die Bergkette rechts der Limmat nur noch eine Höhe von 150 bis 200 m über der Talsohle. Bei Höngg ist nochmals ein Straßenübergang mit 120 m Höhe nach Affoltern.

Die Winterthurer und die Schaffhauser Straße führen in das Tal der Glatt. Dieses hat zwischen Oerlikon und Wallisellen die beträchtliche Sohlenbreite von 2 km. Beim Katzensee in Affoltern am Rande des Wettbewerbgebietes geht das Glattal unmerklich in das 2 km breite Furttal über. Der Furtbach, sowie die Reppisch auf der Westseite des Albisberges fließen in die Limmat.

Bestehende Besiedelung und Wirtschaftsform: Besonders wichtig für die Kenntnis der mutmaßlichen Entwicklung der Stadt ist es zu wissen, wie gegenwärtig der Boden im Wettbewerbgebiete ausgenützt wird.

Während vor 60 Jahren die alte Stadt rechts des Sees mit der Schifflände am Seeausflusse den Mittelpunkt des Handels bildete, hat sich dieser allmählich an den äußern Rand der Altstadt auf dem linken Ufer, nämlich an die Bahnhofstraße verschoben. Eine der verkehrsreichsten Stellen der Stadt bildet jetzt die Bahnhofbrücke. Wie in allen größeren Städten entvölkert sich die Altstadt immer mehr und macht Geschäftshäusern und Verkaufsläden Platz.

Da das Textilgewerbe im Kantone Zürich sehr stark betrieben wird (an Textilfabriken mit Wasserkraftanlagen sind im Kantone unter anderm vorhanden: 47 Spinnereien mit 5000 Pferdestärken, 43 Baumwollwebereien mit 2000 Pferdestärken, 32 Zwirnereien, 6 Tuchfabriken), ist der Handel in diesen Sachen eine wichtige Einnahmequelle der Stadt. Besonders wichtig ist der Seidenhandel (über 30 größere Fabriken im Kantone).

Große Gewerbe sind im Gebiete der Stadtgemeinde selbst nur wenige vorhanden. Die wichtigsten befinden sich im Industrieviertel (Kreis 5) zwischen der Limmat und dem Verschiebebahnhofe und haben Gleisanschlüsse. Die größte Fabrik ist dort die Maschinenfabrik von Escher-Wyß & Co. (zwischen Hardstraße und Hardturmstraße). Am Fuße des Ütliberges liegen einige Ziegeleien und die Papierfabrik an der Sihl (beim Bahnhofe Gießhübel der Sihltalbahn). Der Städtische Schlachthof liegt an der Stadtgrenze links an der Bahn nach Altstetten (in der Tafel 12/13 fehlt er noch). Im Limmattale liegen außerhalb der Stadt folgende große Fabriken: In Altstetten die Reparaturwerkstätte der Schweizerischen Bundesbahnen, in Schlieren die Städtische Gasanstalt und die Schweizerische Waggonfabrik (A.-G,), in Höngg rechts der Limmat eine Seidenweberei. In Oerlikon und Seebach im Glattale haben sich viele Fabriken angesiedelt. Die bedeutendste davon ist die Maschinenfabrik Oerlikon für elektrische Anlagen (für Elektromotoren und elektrische Fahrzeuge). Im Sihltale werden von der Wasserkraft der Sihl mehrere Spinnereien und Webereien getrieben. Davon liegen einige in Langnau hart außerhalb der Grenze des Wettbewerbgebietes. Auch am See in Thalwil, ebenfalls hart außerhalb dieser Grenze, liegen solche Fabriken. Das Kleingewerbe ist hauptsächlich in Außersihl, in Albisrieden, Dietikon, Urdorf, Wollishofen und Küsnacht zu Hause.

Soweit noch Raum für die Landwirtschaft vorhanden ist, wird außer Gemüsebau hauptsächlich Milchwirtschaft getrieben. Früher spielte auch der Weinbau eine wichtige Rolle, besonders an den sonnigen Hängen rechts des Sees und der Limmat. Nur die Ortschaften, die keine guten Bahnverbindungen mit der Stadt haben, leben noch beinahe ausschließlich von der Landwirtschaft, nämlich Ütikon und Oberurdorf an der Albiskette, Zumikon und Witikon an der Pfannenstielkette, sowie Engstringen und Weiningen rechts der Limmat. Die übrigen landwirtschaftlichen Orte beherbergen schon sehr viele Fabrikarbeiter.

Zufolge der beiden höheren Schulen, der Eidgenössischen Technischen Hochschule und der kantonalen Universität, sowie zufolge des Kantonspitals, sämtlich vereinigt auf dem Bergabsatze östlich der Bahnhofbrücke, hat sich in Oberstraß ein akademisches Viertel entwickelt. Für die Fremden sind außerhalb der Altstadt und deren Umgebung nur wenige Gasthöfe vorhanden, nämlich auf dem Ütliberge; auf dem Dolder- und dem Sonnenberge in Hottingen; auf dem Zürichberge, sowie beim Nidelbad in Rüschlikon.

Die Ansiedelung der Wohnbevölkerung hat sich ziemlich scharf nach verschiedenen Gebieten gesondert. An den Seeufern und den sonnigen Berghängen rechts der Limmat ist es schöner zu wohnen. Daher sind dort die Grundstückspreise so hoch, daß im allgemeinen nur die bemittelten Leute dort wohnen können und gewerbliche Anstalten selten sind. Von großem Einflusse sind auch hier die scharfen Vorschriften für die offene Bebauung an den Berglehnen (zweistöckige Häuser mit Dachstock und 10 m Gebäudeabstand). Ausnahmsweise sind auch hier ältere Siedelungen der Arbeiterbevölkerung vorhanden, z. B. in Wollishofen, im Riesbach, teilweise in Unterstraß und besonders in Wipkingen in der Nähe der Fabriken. Besonders beliebt als Wohnort für den Mittelstand, der tagsüber in der Stadt arbeitet, sind die Gemeinden Zollikon, Kilchberg und Rüschlikon, teilweise auch Küsnacht. Die Orte, die beinahe nur billige Wohnungen für Arbeiter aufweisen, sind Wiedikon

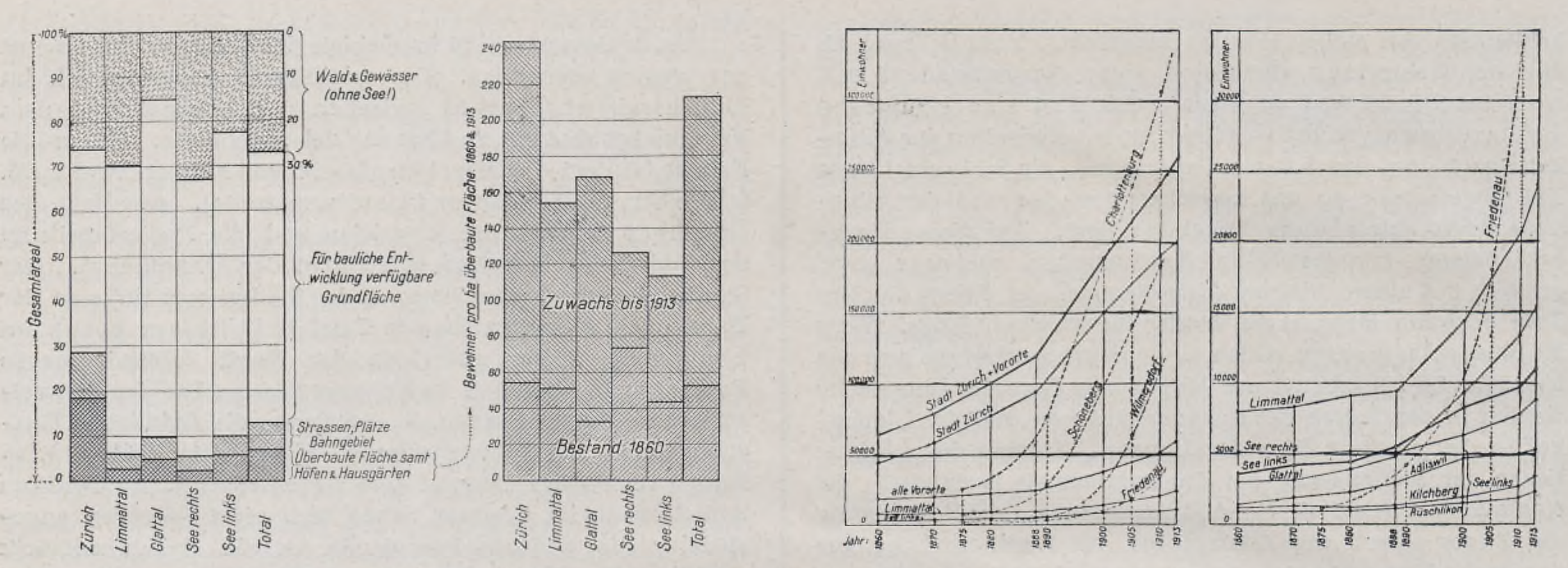


Abb. 8. Bevölkerungszuwachs von Groß-Zürich gegenüber dem von Groß-Berlin.

Kreis 3, Außersihl Kreis 4 und 5, Wipkingen im Kreise 6, Altstetten, Schlieren und Oerlikon. Der Plan 1 : 50000 der Stadt (Abb. am Kopf der Tafel 43) zeigt deutlich die große Wohndichte, wo die Arbeiterbevölkerung zu Hause ist.

Seitherige Entwicklung: Wie bei den meisten größeren Ortschaften, ist auch bei Zürich eine rasche Vergrößerung erst mit der Erstellung eines Eisenbahnnetzes seit dem Jahre 1850 möglich geworden. Wie aus den Aufzeichnungen der Bevölkerung der Stadt und der Vororte in der Abb. 8 zu ersehen ist, haben die meisten Vororte der Stadt bis zum Jahre 1890 keinen nennenswerten Bevölkerungszuwachs erhalten, weil bis dahin noch Raum genug im Gebiete der jetzigen Stadt und somit auch Bauland zu geringen Preisen vorhanden war, so daß eine Ansiedelung in der Umgebung nicht vorteilhaft erschien. Das Anwachsen einzelner Vororte in dieser Zeit, wie von Oerlikon und Adliswil, wurde durch die dortigen Fabriken veranlaßt. Im Anfange ist somit nur der Kern der Stadt stark gewachsen, während dieser nach allmählicher Sättigung in der Entwicklung haltmacht, so daß das Wachstum immer mehr auf die Außengemeinden übergeht. Dies ist besonders zu beachten, wenn man das starke Anwachsen der Vororte von Berlin als Gegenüberstellung in der Abbildung vergleicht. Es bilden eben diese Vororte nur einen Teil des ganzen Wirtschaftsgebietes von Berlin und hätten selbständig nicht diese Entwicklung durchmachen können.

Künftige Entwicklung: Für eine richtige Einschätzung der künftigen Bevölkerungszunahme ist man auf die bisherigen Beobachtungen angewiesen. Berücksichtigt man jeweilen nur das gemeinsame engere Wirtschaftsgebiet ohne die Gemeindezusammengehörigkeit, so kann man feststellen, daß seit dem Jahre 1850 die Bevölkerung des engern Wirtschaftsgebietes sich innerhalb von 20 Jahren jeweilen verdoppelt hat, und zwar mit ziemlicher Regelmäßigkeit (in den Jahren 1860, 1870 und 1880 umfaßte das engere Wirtschaftsgebiet der Stadt noch nicht die jetzige Stadtgemeinde, deren Bevölkerung damals 45000, 59000 und 78000 Einwohner zählte). Geht also diese Steigerung gleichmäßig weiter (Zunahme 3,5 % im Jahre), so hätte das Wirtschaftsgebiet im Jahre 1930 rund 500000 Einwohner und im Jahre 1950 1000000 Einwohner. Bei der letztern Einwohnerzahl wird aber das Wirtschaftsgebiet bedeutend über den Rand des bestehenden Gebietes hinausragen, besonders im Glattale und im Furttale. Würde der Ansporn zu einer solchen weitern raschen Entwicklung fehlen, so wird vermutlich doch die Stadt noch gleichmäßig zunehmen, so daß im Jahre 1950 eine Einwohnerzahl von mindestens 500000 zu erwarten ist. Gemäß den Vorschriften hat die Aufteilung des Wettbewerbgebiets soweit zu gehen, daß darin der voraussichtliche Bevölkerungszuwachs bis zum Jahre 1950 Platz hat. Man wird also nach dem Gesagten für 500000 bis gegen 1000000 Einwohner sorgen müssen. Das Wettbewerbgebiet umfaßt 166 qkm. Davon sind als Waldflächen von vornherein unbebaut zu lassen 43 qkm. Es verbleiben somit noch rund 120 qkm. Rechnet man mit einer ziemlich lockeren Bebauung von durchschnittlich 100 Einwohnern für 1 ha (eingeschlossen das Gebiet für Handel, Gewerbe usw.) oder 10000 für 1 qkm, so braucht es für 500000 Einwohner eine Fläche von 50 qkm oder nicht ganz die Hälfte des Gebietes und für 1000000 Einwohner 100 qkm oder sozusagen das ganze Gebiet. Allerdings wird sich, wie gesagt, die Entwicklung nicht um die jetzige zufällige Grenze des Gebietes kümmern.

Besonders zu beachten ist, daß selbstverständlich mit dem Jahre 1950 nicht mit einem Stillstande zu rechnen ist, sondern mit einer weiteren Vergrößerung. Es wird erst dann anfangen, eine Stadt zu entstehen, in der es Schwierigkeiten macht, für ausreichende Verkehrsgelegenheiten zu sorgen. Es wird daher eine der Hauptaufgaben des Wettbewerbes sein, darauf aufmerksam zu machen, wie der entsprechende Raum frei zu halten ist, daß diese Verkehrsgelegenheiten ohne große Kosten, nämlich ohne Niederreißen von neueren Häusern und ohne kostspielige Hoch- und Untergrundbahnen später geschaffen werden können. In den jetzigen genehmigten Bebauungsplänen der Stadt ist auf eine solche riesenhafte Entwicklung beinahe nirgends Rücksicht genommen worden. Schuld daran ist, daß meist nur an die allernächste Zukunft gedacht und alles Fernere als Hirngespinst betrachtet wird. In dieser Hinsicht kann der Wettbewerb einen guten Fingerzeig geben, wenn die Bewerber, aber auch die Preisrichter nicht zu kurzsichtig sind.

Von größtem Einflusse auf die künftige Entwicklung der Stadt ist es, welche neue Erwerbsquellen sich erschließen und wo diese sich festsetzen. Diese Erwerbsquellen sind besonders wieder von den künftigen Verkehrsverhältnissen abhängig. Zu diesen neuen Verkehrsmitteln gehört die Groß-

schiffahrt. Nach den amtlichen Bemerkungen zur Aufgabe des Wettbewerbes ist vorauszusetzen, daß Anschluß an die Rheinschiffahrt sowohl in der Limmat bis in die Stadt besteht, als auch in der Glatt bis nach Seebach. In beiden Fällen beträgt die Entfernung nach der Aare oder dem Rheine etwa 20 km. Es sind noch keine nur einigermaßen eingehenden Pläne und Kostenberechnungen für diese Schiffahrtstraßen aufgestellt worden. Es ist aber kaum wahrscheinlich, daß die Schiffahrt im Glattale noch neben einer Schiffahrt im Limmattale bestehen kann. Da beide Anlagen ungefähr gleich kostspielig sind, im Limmattale aber gegenwärtig ein größeres Absatzgebiet für die Schiffahrt vorhanden ist und eine Fortsetzung bis an den Zürichsee, vielleicht noch bis in den Wallensee, nur von der Limmat aus Aussicht hat, ist es wahrscheinlich, daß die Glattschiffahrt nicht erstellt wird oder höchstens später als die Limmatschiffahrt durch einen 12 km langen Seitenarm von der Limmat aus durch das sehr ebene Furttal. Die Annahme von zwei Schiffahrtkanälen in den Wettbewerbvorschriften ist nur gemacht worden, weil die Sache amtlich noch nicht klargelegt worden ist.

Über die gewählte Begrenzung des Wettbewerbgebietes kann man sehr verschiedener Meinung sein. Bei der Bebauung des Glattales muß zum Beispiel unbedingt auf die starke Entwicklung von Wallisellen Rücksicht genommen werden (in 10 Jahren hat es sich um die Hälfte vergrößert). Eine scharfe Grenze zwischen Rüschlikon und Thalwil (8000 Einwohner) ist jetzt schon nicht mehr zu sehen. Es ist also nötig, daß man die Hauptverkehrszüge über das Gebiet hinaus entwerfe. Im übrigen ist es auch nach den Vorschriften den Bewerbern freigestellt, über die Grenze des Gebietes hinauszugehen.

Die nötige Erweiterung der bestehenden Hauptbahnen (Gütergeleise, Bahnhofsvergrößerung) ist in den Wettbewerbsunterlagen angegeben. Dagegen wird es eine der Hauptaufgaben sein, neue Bahnanlagen für einen besseren Vorortverkehr zu entwerfen, da der mitgeteilte Entwurf der Bundesbahnen nur für den Fernverkehr sorgt.

Künstlerische Teile des Entwurfes: Es sind hauptsächlich zwei Gebiete, die eine besondere künstlerische Ausgestaltung verlangen, nämlich die Bebauung der Seeufer und die Bebauung sämtlicher Berghänge. Es ist zwar nicht gewünscht, daß Entwürfe für Bauordnungen für diese Gebiete aufgestellt werden. Will man jedoch hier etwas erreichen, das in allen Teilen befriedigen soll, so werden die bestehenden Bebauungsvorschriften nicht ausreichen. Immerhin wird es für den Wettbewerb genügen, wenn in den Plänen gezeigt wird, wie die Bebauung werden soll, und im Erläuterungsberichte gesagt wird, wie das Erstrebte erreicht werden kann.

Möge die Riesenarbeit der Bewerber und die Kosten der Gemeinden für den Wettbewerb das Ergebnis haben, der Stadt und den Vororten den Weg zu zeigen, wie sie es anpacken müssen (zum Beispiel auch durch rechtzeitigen Ankauf des Bodens), daß Zürich mit Umgebung eine schöne und gesunde Stadt bleibe, und daß das Wohnen darin nicht stets verteuert und als ein Zwang, sondern als eine Wohltat empfunden werde.

ÜBER BAUFLUCHTLINIEN.

Von Dr. P. MARTELL, Duisburg (Rhein).

Auf dem Rechtsgebiet des heutigen Städtebaues spielt die Baufluchtlinie eine nicht unwesentliche Rolle. Ja, für den Städtegründer oder Städteerweiterer unserer Zeit bedeutet die Baufluchtlinie etwas Grundlegendes. Die rechtliche Ordnung dieser Angelegenheit findet in dem Baufluchtenrecht ihren Ausdruck, das naturgemäß in den verschiedenen Bundesstaaten einzelne Abweichungen zeigt, wenn auch der Grundgedanke überall der gleiche sein dürfte. Die rechtliche Regelung des Städtebaues in Preußen stützt sich auf das Gesetz betreffend die Anlegung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1875. Dieses Gesetz ist mehrfachen Änderungen und Ergänzungen unterworfen worden, und demgemäß sind verschiedene Ausführungsanweisungen, Ministerialverfügungen und Verordnungen ergangen. Die erste Aufgabe eines Baufluchtenrechts wird stets die sein, jeden Bebauungsplan vom zweckmäßigen, wie schönheitlichen Standpunkte die bestmöglichste Form zu geben.

Nach dem Hauptinhalt des Gesetzes befaßt sich dasselbe mit der Festsetzung der Fluchtlinien und dem hierauf bezüglichen Verfahren, ferner mit den Entschädigungen, die für Beschränkungen der Baufreiheit oder Entziehung des Grundeigentums zu leisten sind; weiter geht das Gesetz auf die ortssatzungsmäßigen Bauverbote und ortssatzungsmäßigen Anliegerbeiträge ein. Geschichtlich hatte das Gesetz vom 2. Juli 1875 in einem Erlaß des Handelsministeriums vom Mai 1855 einen Vorläufer, welcher der Baupolizeibehörde in bezug auf den Bebauungsplan eine größere Bestimmungsmacht einräumte, die in dem neuen Gesetz von 1875 zugunsten der Gemeindebehörde etwas eingeschränkt wurde. Das Gesetz brachte gegenüber dem erwähnten Erlasse auch sonst manche Verbesserungen. Ein Fortschritt war es, daß die Regierungen und das Ministerium nicht mehr wegen eines jeden Fluchtlinienplanes zwecks Genehmigung angegangen werden brauchten. Es trat weiter eine Vereinfachung im Nachsuchen des Enteignungsrechtes ein, das in manchen Fällen ohne weiteres gegeben war. Maßgebend sind hierfür die auf den Bebauungsplan bezug nehmenden Ortsgesetze, die wieder den Anforderungen des allgemeinen Landesgesetzes vom 2. Juli 1875 entsprechen müssen. Brachte also das Fluchtliniengesetz von 1875 eine Zuständigkeitserweiterung der Gemeindebehörde, so war diese doch anderseits in ihrer Entscheidung an die Mitwirkung der Gemeindeversammlung oder Gemeindevertretung gebunden. Die Aufstellung der Bebauungspläne in den Städten blieb dagegen nach wie vor den Gemeindebehörden überlassen. Die Anwendbarkeit des Gesetzes ist ausschließlich auf Städte und ländliche Orte beschränkt; es bleiben also die selbständigen Gutsbezirke ausgeschlossen. Letzteres ist nicht unwichtig, denn für die selbständigen Gutsbezirke kann demnach die Baufluchtlinie durch die Polizeibehörde in einseitiger Weise festgesetzt werden. Hierbei ist aber an die höheren Polizei-

organe, wie Regierungspräsident, Landrat usw., zu denken. Das Fluchtliniengesetz erstreckt sich nur auf öffentliche Straßen und Plätze, besitzt also keine Wirksamkeit auf Privatstraßen. Der rechtliche Begriff der Privatstraße ist jedoch so aufzufassen, daß es sich um eine straßenmäßige Anlage handelt, die vielleicht als Zufahrtsstraße zu einigen bestimmten Grundstücken dient. Läßt die Lage der Straße jedoch vermuten, daß sie dereinst öffentliche Bedeutung erlangt, so kann auf eine derartige Privatstraße ebenfalls das Fluchtliniengesetz in Anwendung gebracht werden. Andererseits folgt aber aus der Anerkennung der Fluchtlinien seitens des Besitzers keineswegs, daß die Privatstraße etwa ohne weiteres zu einer öffentlichen geworden ist. Nach zwei Richtungen hin hatte das im Jahre 1875 erlassene Baufluchtliniengesetz Änderungen geschaffen. Nämlich fortan konnten die Gemeinden ein Verbot gegen das wilde Bauen an unfertigen Straßen innerhalb des Bebauungsplanes erlassen, und ferner erhielten die Gemeinden das Recht, die Kosten der Wegebaulast in starkem Maße auf den Anlieger abzuwälzen. Bei der Fluchtliniensetzung soll das „örtliche Bedürfnis" entscheidend sein. Bemerkenswert ist hier also, daß die Grundsätze des baulich Schönen durch das Fluchtliniengesetz keinen rechtlichen Schutz erfahren. Wenigstens hat sich in diesem Sinne ein Beschluß des Provinzialrates der Provinz Brandenburg ausgesprochen.

Der aufzustellende Fluchtlinienplan muß eine genaue Bezeichnung der beteiligten Grundstücke enthalten. Ein weiteres Erfordernis ist die Bestimmung der Höhenlage der fraglichen Straßen und Plätze sowie die für diese vorzusehende Entwässerung. In der Praxis wird gerade auf Grund der beiden letztgenannten Forderungen die Baufluchtlinie oft bestimmt. Die volle Rechtswirksamkeit des Fluchtlinienplanes ist jedoch bereits gegeben, sofern die genaue Bezeichnung der Grundstücke im Plan enthalten ist. Das Fehlen der Angabe der Höhenlage oder der Entwässerung beseitigt die Rechtswirksamkeit des Fluchtlinienplanes nicht. Aufgabe und Zweck der Straßenfluchtlinie ist, die Grenze der Straße festzulegen. Es handelt sich also nicht etwa um eine Begrenzung des Fahrdammes oder der Bürgersteige, sondern um eine Trennung der Grundstücksflächen in solche, die künftig dem öffentlichen Verkehr und solche, die im Privatbesitz verbleiben sollen. In der Regel fallen die Straßenfluchtlinien mit den Baufluchtlinien zusammen, soweit die Grenzen der Bebauung in betracht kommen. In besonderen Fällen erfolgt eine abweichende Festsetzung der Straßenfluchtlinie, und tritt alsdann die Baufluchtlinie zurück. Im Durchschnitt soll die Zurückweichung nicht über 3 m hinausgehen. Nur in Ausnahmefällen darf dieses Maß überschritten werden. Praktisch haben wir durch das Zurückgehen der Baufluchtlinie hinter die Straßenfluchtlinie das sogenannte Vorgartenland vor uns.

Das Gesetz hat drei Organe für die Fluchtliniensetzung berufen, und zwar erstens den Gemeindevorstand, zweitens die Gemeinde oder Gemeindevertretung und drittens die Ortspolizeibehörde. Den eigentlichen Ausgangspunkt für die Einleitung der Baufluchtliniensetzung bildet der Gemeindevorstand, der seinerseits wieder nur im Einverständnis mit der Gemeindevertretung oder Gemeindeversammlung vorgehen soll. Über das Einverständnis der zuständigen Körperschaften ist ein rechtsgültiger Beschluß herbeizuführen. Weiter ist über den Fluchtlinienplan die Zustimmung der Ortspolizeibehörde einzuholen.

Über das Verfahren selbst ist folgendes zu bemerken: Zuerst bereitet der Gemeindevorstand einen Entwurf des beabsichtigten Baufluchtlinienplanes vor, der zur Begutachtung und Beschlußfassung an die Gemeindevertretung oder Gemeinde geht. Hat letztere dem Plan ihre Zustimmung erteilt, so ist er zum gleichen Zweck der Ortspolizeibehörde einzureichen. Verweigert die Ortspolizeibehörde ihre Zustimmung, so steht es dem Gemeindevorstande frei, die Entscheidung des Kreisausschusses als der höheren Zuständigkeitsbehörde anzurufen. Will eine der Beteiligten den Beschluß des Kreisausschusses nicht anerkennen, so kann der Rechtsweg der Beschwerde an den Bezirksausschuß beschritten werden. Der Einspruch gegen die Entscheidung des Kreisausschusses ist unbefristet, dagegen muß der Einspruch beim Bezirksausschuß innerhalb zweier Wochen eingereicht werden. Die Entscheidung wird im Beschlußverfahren getroffen. Hat die Gemeindevertretung und Ortspolizeibehörde dem Baufluchtlinienplane ihre Zustimmung erteilt, so ist das Aufgebotverfahren zu bewirken. Auf Veranlassung des Gemeindevorstandes muß nunmehr der Baufluchtlinienplan öffentlich zur Einsicht für jedermann ausgelegt werden. Eine öffentliche Bekanntmachung muß auf den ausgelegten Plan hinweisen, wobei zum zum Ausdruck gebracht werden muß, bis zu welchem Zeitpunkt die Ausschlußfrist für Einwendungen gegen den Baufluchtplan läuft. Einwendungen sind beim Gemeindevorstande anzubringen. Von Gesetzes wegen darf die Einspruchsfrist nicht weniger als vier Wochen betragen. Die öffentliche Auslegung des Planes ist für seine Rechtswirksamkeit von der größten Bedeutung. Hat die öffentliche Auslegung nicht in allen Teilen den gesetzlichen Vorschriften entsprochen, so braucht die Rechtsgültigkeit des Planes nicht anerkannt zu werden. Bei der Fluchtliniensetzung hat in einigen Fällen die Ortspolizeibehörde die Pflicht, praktisch an der Fluchtliniensetzung beteiligte Behörden vorher in Kenntnis zu setzen. Es gilt dies insbesondere für Festungsbehörden, Eisenbahn- und Strombehörden sowie die Provinzialverwaltungen. Daneben steht aber noch ein vereinfachtes Aufgebotsverfahren. Kommen nämlich für die Fluchtliniensetzung nur einzelne Grundstücke in betracht, so ist dem Aufgebotverfahren genügt, wenn den beteiligten Grundbesitzern eine entsprechende Mitteilung gemacht wurde. Der Inhalt dieser Mitteilung ist im Sinne der öffentlichen Bekanntmachung zu halten. Etwaige Einwendungen Beteiligter gegen den Plan sind nach Möglichkeit durch Verhandlungen zu beseitigen. Ist eine Einigung auf Grund der Verhandlungen nicht zu erzielen, so hat der Kreisausschuß eine Entscheidung zu treffen, sofern es sich um Landgemeinden oder Städte von weniger als 10 000 Einwohnern handelt, vorausgesetzt, daß kein Stadtkreis in Frage steht. In Stadtkreisen und in den einem Landkreise zugehörigen Städten von mehr als 10 000 Einwohnern ist der Bezirksausschuß zuständig, während für Berlin dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Entscheidung zusteht. Im übrigen bildet der Bezirksausschuß die Beschwerdebehörde für die Entscheidungen des Kreisausschusses. Zur Einlegung der Beschwerde ist eine Frist von 14 Tagen innezuhalten.

Nach dem Gesetz hat die Ortspolizeibehörde die Befugnis, den Gemeindevorstand zur Festsetzung von Baufluchtlinien aufzufordern, sofern nach der Auffassung der Ortspolizei die öffentliche Wohlfahrt eine solche Festsetzung fordert. Kann sich der Gemeindevorstand von der Not-

wendigkeit einer solchen Fluchtliniensetzung nicht überzeugen, und lehnt er eine solche ab, so kann die Ortspolizei die Bedürfnisfrage dem Kreisausschuß zur Entscheidung unterbreiten, die im Beschlußverfahren gefällt wird. Auch hier wieder steht beiden Beteiligten die Beschwerde an den Bezirksausschuß innerhalb 14 Tagen zu. Hat die Entscheidung die Bedürfnisfrage anerkannt, und zögert der Gemeindevorstand dennoch mit der Fluchtliniensetzung, so kann die Ortspolizei die Gemeindeaufsichtsbehörde um Anwendung von Zwangsmitteln bitten. Naturgemäß können bestehende Fluchtlinien jederzeit abgeändert werden, und ist hierfür das gleiche, eben beschriebene Verfahren einzuschlagen. Bebauungspläne, welche die Städte Berlin, Charlottenburg und Potsdam nebst deren Umgebung betreffen, bedürfen zu ihrer Abänderung der königlichen Genehmigung. Bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes sind eine ganze Anzahl von Umständen zu berücksichtigen, die im wesentlichen durch das öffentliche Bedürfnis bestimmt werden. Die Hauptaufgabe eines jeden Bebauungsplanes soll sein: Förderung des Verkehrs und Hebung und Schutz der öffentlichen Gesundheit; ferner sind die Grundsätze der Feuersicherheit voll zur Geltung zu bringen, wie auch den Regeln einer schönheitlichen Bauweise nach Möglichkeit Rechnung zu tragen ist. Grundsatz ist ferner, daß die Baufluchtlinie der Straße eine ausreichende Breite sichert, wie auch für einen bequemen Anschluß der Straße an bestehende Anlagen Sorge zu tragen ist. Der Fluchtlinienplan gibt der Gemeinde das Recht, jede durch die Baufluchtlinie als Straßenland gekennzeichnete Grundfläche im Wege der Enteignung zu erwerben. Eine andere öffentlich-rechtliche Wirkung ist die, daß für alles durch die Baufluchtlinie umschriebene Land öffentlicher Wohlfahrt die Baufreiheit erlischt. Im allgemeinen gibt es keine Rechtsmittel gegen eine gesetzmäßig festgesetzte Fluchtlinie. Gegen polizeiliche Verfügungen steht natürlich der Weg des Verwaltungsstreitverfahrens offen, ebenso bei Einsprüchen gegen die Heranziehung zu Anliegerbeiträgen. Naturgemäß dürfen bauliche Anlagen über die Fluchtlinie nicht hinausgehen, anderenfalls ein Bauverbot ergehen kann. Dagegen dürfen sich Grundstücksumzäunungen auch über die Fluchtlinie erstrecken, sofern hiermit kein Eingriff in das Gebiet eines öffentlichen Weges verbunden ist. Bemerkenswert ist, daß eine Baugenehmigung versagt werden kann, wenn auch erst der Fluchtlinienplan im Entwurf vorliegt. Tritt nun der Fall ein, daß die Gemeinde ihren Fluchtlinienplan nicht genehmigt erhält, hat aber der Antragsteller bereits auf Grund des nicht genehmigten Fluchtlinienplanes gebaut, so kann der Betroffene Schadenersatz von der Gemeinde verlangen. Erweist sich eine Änderung in der Höhenlage der Straße oder deren Entwässerung als notwendig, so bedarf es zur Durchführung der Änderung keineswegs der Aufhebung des Fluchtlinienplanes; vielmehr genügt hier eine Verständigung zwischen Gemeindebehörde und Wegepolizeibehörde. Es ist keineswegs eine Pflicht der Baupolizei, jedes Baugesuch abzulehnen, das mit dem Fluchtliniengesetz im Widerspruch steht. Die Baupolizei hat nur ein Recht hierzu; gesetzlich gezwungen zu einer solchen Ablehnung ist sie nicht. Dadurch erklärt sich auch die Praxis, daß sogenannte „vorspringende Bauteile" wie Erker, Balkone usw., auch wenn sie über die Baufluchtlinie hinausragen, allgemein genehmigt werden. Leitsatz der Baupolizei soll daher sein, nicht das Mathematische der Baufluchtlinie allein wirken zu lassen, sondern jede Entscheidung nach dem zwecklichen Bedürfnis zu fällen, wobei in geeigneten Fällen die Schönheitsgesetze der Baukunst nicht außer Betracht zu lassen sind.

Bei dem nicht seltenen Fall, daß auf dem geplanten Straßen- oder Vorgartenland bereits Gebäude vorhanden sind, deren Umbau beabsichtigt wird, hat die Praxis folgendes Gewohnheitsrecht herausgebildet. Ein derartiges Baugesuch ist der Gemeinde zur Genehmigung zu unterbreiten. Stellt die Gemeinde ungerechtfertigt hohe Forderungen, so hat die Baupolizei, deren Zustimmung für das Baugesuch vorausgesetzt, die Angelegenheit der vorgesetzten Behörde zu melden. Diese veranlaßt dann die Gemeindeaufsichtsbehörde zu einem Eingreifen. Führt auch dieses zu keinem Ergebnis, so geht das Recht der Baugenehmigung an die Baupolizei zurück, die ihrerseits allerdings wieder der Genehmigung der vorgesetzten Behörde bedarf. Diese Bestimmung hat der Ministerialerlaß vom 15. Februar 1887 getroffen. Eine derartig ergangene Entscheidung kann von der Gemeinde nicht angefochten werden.

Von der Baufluchtlinie unberührt bleibt im allgemeinen die Errichtung von solchen Baulichkeiten, die zur öffentlichen Wohlfahrt geboten erscheinen. Hierhin gehören öffentliche Bedürfnisanstalten, Brunnen, Anschlagsäulen, Trinkhallen usw.

Ist die Fluchtlinie gesetzmäßig festgesetzt, so kann die Gemeinde die Enteignung der benötigten Grundstücksflächen sofort betreiben. In letzterer Zeit ist eine Verfügung des Ministers für öffentliche Arbeiten vom 20. Dezember 1906 betreffend die Handhabung der Baupolizei bezüglich der Festsetzung von Bebauungsplänen ergangen. Hier wird zum Ausdruck gebracht, daß die Beschaffenheit der Straße, Breite, Befestigung des Straßenkörpers, Abmessungen der Fahrbahn und des Bürgersteiges, Bepflanzung usw. sich nach dem künftigen Bedürfnis richten sollen. Dabei soll aber durchaus nicht die Finanzkraft der Gemeinde außer acht gelassen werden, wie auch eine schonende Berücksichtigung der Anlieger gefordert wird. Bei der Fluchtliniensetzung soll von vornherein berücksichtigt werden, ob es sich um eine Geschäfts- oder Wohnstraße handelt, ob Miets- oder Eigenhäuser in betracht kommen werden. Wohnstraßen lassen eine geringere Straßenbreite als Geschäftsstraßen zu; ebenso darf bei Wohnstraßen die Befestigung des Straßenkörpers leichter gehalten werden. Die eben erwähnte ministerielle Verfügung brachte dann die vielangefochtenc Bestimmung, „daß für die Freihaltung genügend großer Flächen in hinreichender Anzahl für später zu errichtende öffentliche Gebäude Sorge zu tragen ist". In dem Gesetz vom 2. Juli 1897 über Straßen- und Baufluchtlinien läßt sich die Bezeichnung „Platz" nur im Sinne einer öffentlichen Verkehrsanlage auffassen, deshalb wird man der ministeriellen Auffassung nicht beitreten können. Es kann nicht Aufgabe der Fluchtliniensetzung sein, den Gemeinden oder Staatsbehörden für die Zukunft Bauplätze zu öffentlichen Gebäuden sicherzustellen, was nur im Wege des freien Ankaufs geschehen sollte. Es ergibt sich also hier der sehr wichtige Unterschied von öffentlichem Platz und Bauplatz. Die Verfügung vom 20. Dezember 1906 spricht sich weiter dahin aus, daß die Vorgärten keine zu große Breite erhalten sollen, jedoch soll diese nicht unter 5 m betragen. Man ist also über die frühere Bestimmung von 3 m hinausgegangen. Über die Frage des Fluchtlinienrechtes hat Prof. Dr. Paul Alexander Katz eine sehr lesenswerte Abhandlung geschrieben.

Von erheblichem Belange ist weiter die Entschädigungsfrage für enteignete Grundstücke auf Grund des Baufluchtlinienrechtes. Grundsätzlich werden für die auf Veranlassung des Fluchtlinienplanes eingetretenen Baubeschränkungen keine Entschädigungen gewährt. Im übrigen regelt sich die Entschädigungspflicht nach dem Enteignungsgesetz. Ein Grundstück, das vor der Fluchtliniensetzung bereits Bauplatz war, muß als solches entschädigt werden; wird jedoch das Grundstück erst durch die Baufluchtlinie zum Bauplatz, so erfolgt die Entschädigung nach der früheren Art des Grundstückes. Auf die Entschädigungsfrage bei Enteignungen vermögen wir hier nicht weiter einzugehen, da sie mit dem Fluchtlinienrecht nicht unmittelbar in Verbindung steht. Für den neuzeitlichen Städtebau mit seiner umfassenden Neugestaltung hat die Baufluchtlinie eine erhöhte Bedeutung erlangt, die auch in der Zukunft noch ihre weitere Entwicklung erfahren wird.

DIE BEDEUTUNG DER ZWECKGEBIETS- UND BAUWEISENBESTIMMUNG BEI DER BESIEDELUNGSPLANUNG.

Von FRANZ STEINBRUCKER, Architekt. Berlin-Friedenau.

Die doppelte Bedeutung eines Bebauungs- oder richtiger Besiedelungsplanes und zwar sowohl die Bedeutung in polizeilicher als auch in politischer Hinsicht, tritt schon gleich bei der Klarstellung der Grundlagen, auf denen sich das wahrzunehmende Interesse im einen oder im anderen Sinne, vorbeugend, beziehungsweise vorbauend, geltend machen will, zutage. Der Städtebauer hat unter Berücksichtigung der beiderseitigen Forderungen tatsächlich zwei Herren zu dienen, was nur dadurch möglich ist, daß der eine Dienst den anderen nicht ausschließt.

Für die Aufstellung eines Aufschließungsplanes, wie er zweckmäßig im Gegensatz zum Aufteilungsplan umfassend zu bezeichnen ist, ist als Auftraggeber entweder ein privater Aufschließungsunternehmer oder eine Gemeindebehörde, im engeren Sinne Stadt oder Kreis, oder eine Vereinigung von mehreren Gemeinden in betracht zu ziehen. Als genehmigende Behörde zur Wahrnehmung des öffentlichen Wohles in der Städtebautechnik ist die Polizei zu berücksichtigen.

Insofern die Gemeinde als Auftraggeberin in betracht kommt und lediglich für Fluchtlinien sorgt, handelt es sich in der Regel um eine politische Aufgabe; denn die Festsetzung von Fluchtlinien, zu welcher die Gemeinde nur im Rahmen eines tatsächlichen Bedürfnisses verpflichtet sind (Fluchtliniengesetz), kommt nur dort in Frage, wo die Gemeinden gleichzeitig durch behördliche Unternehmungen einer zwingenden sozialen oder Verkehrsnot abzuhelfen haben, sei es, daß es an Obdach für die Bewohner mangelt, die sich ein solches aus eigenen Mitteln nicht schaffen können, oder daß der Verkehr oder eine sonstige Sicherheitsmaßnahme, wozu auch die Gesundheit gehört, eine Abhilfe in irgend einer Weise fordert, welche Fluchtlinien bedingt. Darüber hinaus sollen im Sinne des Preußischen Gesetzes vom 2. Juli 1875 die Gemeinden nicht ohne weiteres berechtigt sein, den Anspruch Privater auf Festsetzung von Fluchtlinien zu verweigern, sofern die Ortspolizeibehörde ein Bedürfnis anerkennt. Dieses Verweigerungsrecht über die zwingenden Bedürfnisse hinaus scheinen die Gemeinden nicht zu würdigen zu wissen, obwohl diesem Recht eine Bedeutung zukommt, welche die Maßregel der Wertzuwachssteuer an Wirkung weit übertrifft, da sie es den Gemeinden anheimstellt, dieses Recht zu einer Einnahmequelle, gleichzeitig aber auch die Erteilung der städtischen Besiedelungsbefugnis von der behördlichen Zweckbestimmung abhängig zu machen und die Bauweisen von Fall zu Fall zu bestimmen. Die Gemeinden sind dadurch in der Lage, Besiedelungsdichtigkeit und Bebauungsart nach politischen Machtmitteln zu bestimmen, zu denen in erster Linie die verfügbaren Gemeindehaushalts- (Etats-Aufwands-)mittel, für die öffentliche Sicherheit und Gesundheit rechnen. Insoweit bei unzulänglichem Gemeindegebiet das Gelände zur Besiedelung nicht reicht, von der Staatsregierung aber eine Eingemeindung aus irgend einem rechtlichen Grunde versagt wird, ist die Gemeinde verpflichtet, eine weitere Verdichtung der Besiedelung zuzulassen. Im öffentlichen Interesse ist aber die Zulassung einer städtischen Besiedelungsweise bei ausreichendem Besiedelungsgebiet einer städtischen Gemeinde ohne zwingende Gründe nicht gerechtfertigt. So wäre es z. B. sinnlos, die Höhe eines Wasserturms nach der Länge der Feuerleiter der Gemeinde zu bemessen, ganz abgesehen von praktischen Beispielen des privaten zwingenden Bedürfnisses. Danach haben sich Erwägungen über die zulässige Geschoßzahl zu richten, die Begünstigung der Aufschließung einerseits und die Verhütung der Städtewanderung andererseits, welche die Gesundungsmaßregeln erschwert.

Es scheint hierin auch seitens der Staatsregierung über die Notwendigkeit, polizeilich zwischen der ländlichen und städtischen Besiedlung zu unterscheiden, eine Unklarheit oder doch ein politisches Bedenken obzuwalten. Auf letzteres ließ allerdings der drohende Hinweis des Herrn Staatssekretärs des Innern gelegentlich der Forderung eines Reichswohnungsgesetzes schließen, woraus zu entnehmen ist, daß sich die preußische Staatsregierung der Unzulänglichkeit der landespolizeilichen Befugnisse gegenüber der Entwicklung des deutschen Städtewesens bewußt war.

Die Verdichtung der Bevölkerung des Deutschen Reiches in einem halben Jahrhundert bei gleicher Ausdehnung des Gebietes auf die doppelte Bewohnerzahl ist gleichbedeutend mit der städtischen Besiedelungsfrage, denn eine Verdichtung der ländlichen Besiedelung kommt gegenwärtig überhaupt kaum mehr in betracht. Die Frage eines Reichsstädtebaurechtes oder eines städtischen Siedelungsrechtes ist daher eine brennende geworden, zumal angesichts der großen Erfolge des gegenwärtigen furchtbaren Krieges gegen eine Welt von Feinden, welche, der ihnen drohenden Gefahr des

Wachstums der deutschen Städte angstvoll gegenüberstehend, keinen anderen Ausweg mehr sahen, als mit vereinten Kräften die Vernichtung unseres kraftstrotzendes Volkes zu versuchen.

Die Frage der gesetzlichen Regelung des städtischen Besiedelungsrechtes ist gleichbedeutend mit der Ernährungsfrage, und damit mit der Kolonial- und Flottenfrage, da mit einem mehr oder minder friedlichen Anschluß von kontinentalen Bauernländern nicht ohne rassepolitische Bedenken zu rechnen ist. Großstädte können sich nur in Weltreichen entwickeln. Das Problem der städtischen Siedelung ist daher eine Weltmachtfrage des geschlossenen unabhängigen Handelsstaates im Sinne Fichtes.

Die Lösung der städtebaulichen Rechtsfrage durch ein gemeinsames Reichsgesetz zu erwägen, ist aussichtslos, wohl aber kämen ein Reichsverkehrs-, ein Reichsgesundheits- und ein Reichsheimatschutz-Gesetz als rechtliche Grundlage für bundesstaatliche Landesbauordnungen, welche das Städtebauwesen regeln, in Betracht. Das private Bauwesen muß Gegenstand der Ortsbausatzungen in bezug auf Bauart Bauweise und Baugattung sein.

MITTEILUNG.

DIE PLANUNG DER STADT FÜR DAS GEMEINSCHAFTSLEBEN. Von George B. Ford, Berater des Ausschusses für den Stadtplan der Stadt New York.*)

Jede Stadt setzt sich aus vielen mehr oder weniger selbständig gewordenen Ortschaften zusammen. Jede dieser Gemeinde hat sich aus sich selbst entwickelt, ist aber allmählich mit den Nachbarorten verwachsen. Beim Wechsel der Bevölkerung gehen Zusammenhalt und Eigenart verloren, und in bewußter Art kann ihre Gemeinschaft nur durch einen dem Zwecke angepaßten Gemeinschaftsmittelpunkt wieder hergestellt werden.

In jedem Stadtteil findet sich jedwede Beschäftigung des täglichen Lebens in einer gewissen beschränkten Anzahl von Stellen oder Gebäuden zusammen. Der Einkauf für den täglichen Bedarf spielt sich in einigen wenigen Läden ab. Die Kinder werden nach den freiesten und hübschesten Stellen in bequemer Gehweite spazieren geführt. Das Verlangen nach Zerstreuung führt die verschiedenen Familienmitglieder in ein Kino- ein Unterhaltungs-Theater, ein Billardzimmer, eine Vergnügungshalle, einen Tanzboden, die fast alle zusammenhanglos in Geschäftsstraßen liegen. Die Kinder gehen nach anderen Richtungen in ihre Schulen, die gewöhnlich in Wohnvierteln liegen. Büchereien und öffentliche Badehäuser sind ähnlich gelegen. Kirchen, Logen und Klubs sind hierhin und dahin verstreut. Das Ortsspritzenhaus, die Polizeiwache, Apotheke und den Milchverkauf findet man da, wo Land am billigsten ist. Keine zwei Äußerungen des örtlichen Lebens haben irgend ein bewußt erfaßtes geographisches Verhältnis zueinander. Selten ist auch nur der Schein eines überlegten Planes zur Erzielung eines Zusammenwirkens dieser verschiedenen Lebensbetätigungen vorhanden. Trotz der zahlreichen Beispiele von gesundem Geschäftssinn in dem Zusammenwirken bei gemeinsamen Angelegenheiten oder bei der Stadtverwaltung, zeigt sich nur eine geringe Spur von gesundem Menschenverstand in der Art, in welcher Städte oder auch nur die Ortseinheiten einer Stadt hinsichtlich der wirklichen Nützlichkeit oder der Annehmlichkeit geplant werden.

Der erste Schritt, um solche Beschäftigungen in Wechselbeziehung zu bringen, wird der sein, Spielplatz und Schule zusammenzulegen. Nach der Idee Garys gehören sie zueinander. Jedenfalls hängt ihre Verwendung so eng zusammen, daß jeder Teil viel wirksamer in Verbindung mit dem andern ist, ganz abgesehen von der entschiedenen Kostenersparnis durch Anstellung eines gemeinsamen Schuldieners und anderer Bediensteter und durch Benutzung gemeinsamer Aborte, Schränke, Bäder, Gerätehäuser, Schuppen, Klubzimmer, Frühstückszimmer, Kraft- und Heizanlagen. Nur durch solches Zusammenwirken ist der volle Wert aus dem Schulgebäude zu allen Tagesstunden, 365 Tage im Jahr, zu gewinnen.

Der nächste Schritt ist, in der Nähe weitere gemeinschaftlich benutzte Gebäude zu gruppieren, wie die Volksbücherei, das Volksbad, den örtlichen Markt, Kirchen, Logen und Klubs und ebenso die Krankenhäuser und Wohltätigkeitsanstalten.

Alsdann muß man die örtlichen Kaufläden und Geschäftsgebäude, sowie die Vergnügungsstätten veranlassen, sich längs der Zugänge zum Zentrum anzusiedeln und so im Grundsatz die ganze allgemeine Tätigkeit der Gemeinde an einem durchaus vertrauten und leicht zugänglichen Platz zu sammeln. Die Leute, alt und jung, Mann oder Frau, würden sich daran gewöhnen, nach derselben Stelle zu gehen. Je unbewußter die Gewohnheit, desto häufiger würden Einzelgänger und Familien am Tage und abends, Wochentags oder Sonntags, im Sommer oder im Winter zusammenkommen. Entwürfe mit Vorschlägen für solche Mittelpunkte wurden kürzlich bei einem Wettbewerb für die Schaffung von Stadtmitten unter dem Beistand des City Clubs von Chicago vorgelegt (vgl. Bemerkung am Fuße der S. 33, Doppelheft 4/5 des Jahrganges), ebenso in den Entwürfen, die vor einigen Jahren für das „Sonlard Civic Center" in St. Louis angefertigt wurden. Eine derartige Gruppierung von öffentlichen und halböffentlichen Gebäuden muß eine deutliche Wirkung auf die einzelnen Bewohner der Stadt ausüben. Sie werden sich bewußt, daß der Bezirk ein bestimmtes, deutliches Ganzes ist. Es wird ein örtlicher Bürgergeist erzeugt. Er ruft Gemeinschaftsgefühl hervor und nährt es, was mit der Zeit dahin führen muß, daß es sich im Zusammenwirken äußert, und es gestaltet sich ein ausgesprochenes Gemeinschaftsleben.

Jedoch genügt es nicht, die verschiedenen Gebäude und offenen Plätze so zu gruppieren, daß sie zusammenwirken. Wir bedürfen auch der Schönheit — der Schönheit der Linie, der Form, der Farbe des Baustoffes, der Verhältnisse, der Masse, der allgemeinen Komposition; wir brauchen die vollkommene Anpassung der Form an die Tätigkeit, den reizvollen Ausdruck der Einheit und die Harmonie des Zweckes. Der geistige Mensch lechzt nach Schönheit. Vielleicht vermissen wir sie bewußt lange Zeit nicht; sobald wir ihr aber wieder gegenüberstehen, vergegenwärtigen wir uns, was sie uns bedeutet. Für das Kind sollte es beim Heranwachsen das höchste sein, in einer Umwelt voll Schönheit gelebt zu haben. Fehlt ihm dies Element in den Jahren seiner Heranbildung, so wird es vermutlich niemals das Schöne um seiner selbst willen lieben und wird genau in demselben Maße seinerseits zu der sichtbaren Häßlichkeit des amerikanischen Lebens beitragen.

In der Wirklichkeit würde solch eine Umwelt Pläne von hübschen, aber einfachen Schulgebäuden erfordern, die auf einem parkähnlichen Spielplatz zu errichten wären, wo die Kinder zur Achtung und Liebe für das Wachsen der Natur erzogen werden könnten. Gut entworfene und in solches Stadtzentrum hingestellte Gebäude würden zum Anschauungsunterricht für Privatbaumeister werden. Der Wettkampf würde beginnen, und in kurzer Zeit würden alle dazu beitragen, dem Bezirk Reize zu verschaffen. Es gibt wenig Dinge, die den örtlichen Stolz so fördern, wie schöne, in hübschen Parken und Straßen gelegene Gebäude es tun.

Demjenigen, der sich ständig mit dem Studium von Stadtplänen beschäftigt, ist es durchaus bekannt, daß selten in irgend einem Bezirk eine Anordnung von Straßen, offenen Flächen und Blöcken zu finden ist, die unverkennbar zur Errichtung einer Gemeinschaftsgruppe geeignet wäre. Selten haben unsere örtlichen Straßennetze irgendwo einen Kopfpunkt. Gewöhnlich gleichen unsere Pläne einförmigen Bratrosten ohne Abwechselung oder Betonung. Schematisch würde ein idealer Plan für eine fesselnde Gruppierung von öffentlichen und halböffentlichen Gebäuden um einen gemeinsamen, parkartigen Platz herum sorgen, an dem die Haupt-

*) Wir sind dem Stadtplanungsausschusse des American Institute of Architects für diese Mitteilung, die den auf der Nationalversammlung für die Schaffung von Gemeinschaftsmittelpunkten am 21. April 1916 gehaltenen Vortrag wiedergibt, sehr zu Dank verbunden. Es ist eine Freude, zu sehen, wie mutig und großzügig zugleich drüben die Aufgabe der Großstadtgestaltung angefaßt wird.

adern der Stadt zusammentreffen sollten. Hier würde der unverkennbare Mittelpunkt aller verschiedenen Erscheinungen des Lebens im Bezirke sein.

Die Aufgabe ist jedoch mit der Gruppierung der von allen benutzten Gebäude allein noch nicht gelöst. Es ist dringend erforderlich, Ordnung in die Entwicklung jeglichen Privateigentums in der Gemeinde zu bringen durch Begrenzung der Höhe der Gebäude, des Flächeninhalts ihrer Hofräume und der Art ihrer Zwecke, alles zum Wohle des benachbarten Besitztums. Ein Wohnhausbesitzer ist wehrlos dagegen, daß jemand in seiner unmittelbaren Nachbarschaft eine Fabrik, eine Pachtung oder einen Schuppen errichtet. Die Stadt sollte ihn schützen. Nur hierdurch kann Gleichmaß und Harmonie in der Gemeinde erzielt werden.

Läßt man die Phantasie mit den Möglichkeiten eines solchen Planes spielen, so entrollt sich allmählich die Vision des Großstadtplanes der Zukunft; eine Stadt aus vielen miteinander verwebten Ortschaften, jede in sich ganz und genügend für die gewöhnlichen Dinge des täglichen Lebens, aber hinauslangend nach den außergewöhnlichen. So würde eine Anzahl von Orten ihre höheren Schulen, ihre Zentralbüchereien, Theater und großen Hörsaal, ihre Konzertsäle, ihre Waffenkammern und größeren Spielplätze in einer Gruppenmitte vereinigen. Große Gemeinschaftsgruppen für die ganze Stadt würden Universitäten, Kunstsammlungen, Anstalten für Kranke und Bedürftige und schließlich, als Gipfelpunkt der ganzen Stadt, die Gruppe für Verwaltung, Gesetzgebung und Gerichtsbarkeit umfassen. Dazu würde das ideale Straßen- und Verkehrsnetz alle verschiedenen Einheiten des Planes zu einem umfassenden, aber tadellos zusammenwirkenden Organismus verbinden, ein Triumph der Anpassung der Form an den Zweck.

Ich glaube, die beste und oft einzige Art, dem Durchschnittsmenschen eine wirkliche Vorstellung von der Majestät und Herrlichkeit der Großstadt zu geben, ist die, seine Phantasie die ganze Stufenleiter von dem Plan und der Tätigkeit der kleinen Ortseinheit an, über die verschiedenen umfassenderen Gruppen bis zur Großstadtmitte durchlaufen zu lassen. Sehr wenige Menschen empfinden wirklich die Stadt. Sie ist zu groß, zu unübersichtlich; nimmt man aber tätigen Anteil an dem Gemeindeleben der Stadt, so wird man mehr und mehr von einem Empfinden der Gemeinde als solcher durchdrungen. Man macht sich klar, daß in der Vielseitigkeit des modernen Lebens der Mensch nicht für sich abseits leben kann; er muß mit seinen Nebenmenschen für ihr Gemeinwohl zusammen arbeiten. Eine Gemeindemitte in diesem Sinne würde sehr viel dazu beitragen, das Wachstum derartiger Gefühle zu beschleunigen. Sobald der Mensch erst das Empfinden der Gemeinde als solcher erlangt hat, ist er viel besser imstande, den wahren Inhalt und die Bedeutung der verschiedenen Wechselbeziehungen zwischen den Nachbargemeinden zu schützen, und so aufwärts, bis vielleicht eines Tages wie in einer Vision sich das ganze große Panorama vor ihm entrollt und er in all ihrer Herrlichkeit und Schönheit „Die Stadt“ empfindet.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Zusammengestellt bezw. besprochen von THEODOR GOECKE, Berlin.

Die schon im 14. Jahrgange monatlich erscheinende Kunstzeitschrift: „Kunst und Künstler“ (Verlag von Bruno Caßirer, Preis 6 Mk. vierteljährlich, Einzelheft 3 Mk.) bringt in Heft 9 und 10 eine mit 27 Abbildungen ausgestattete Abhandlung von Rudolf Eberstadt „ZUR GESCHICHTE DES STÄDTEBAUS“, die allen unseren Lesern auf das beste empfohlen sein möge. Sie umfaßt in der Hauptsache die Geschichte des Städtebaus von der Zeit des Leo Baptista Alberti ab, der sein Hauptwerk über den Städtebau um das Jahr 1450 geschrieben hat, bis etwa zum Jahre 1800, also des in Deutschland sogenannten Landesfürstlichen Städtebaus, gibt aber dabei einen vergleichenden Rückblick auch auf den mittelalterlichen Städtebau. Alberti selbst vertritt noch den mittelalterlichen Gedanken der Verteilung der verschiedenen Bevölkerungsschichten auf bestimmte Stadtteile und Stadtlagen mit einer Mannigfaltigkeit der Straßenanlage, die auf Schritt und Tritt ein wechselndes Bild bietet. Diesem Blickwechsel gegenüber steht der Blickpunkt (point de vue), des mit der Renaissance in Italien beginnenden und später nach Frankreich und Deutschland übertragenen Städtebaus auf geometrischer Grundlage, die vom Festungsbau ausgeht. Während das Mittelalter eine Stadt baute und einen Mauerring herumlegte, entwirft der neuzeitliche Festungsbaumeister, wie Eberstadt sich schlagend ausdrückt, eine Festungsanlage und zeichnet die Stadt hinein. Dies wird an sechs Stadtplänen erläutert, an den Normalplänen di Giorgios mit Strahlenanlage bzw. des Pietro Cataneo mit Schachbrettanlage und dem Schema der fünf Plätze, an dem Bebauungsplan La Valette, ferner in Strahlenanlagen an dem Stadtplan vom Deutschen Daniel Speckle, Festungsbaumeister in Straßburg, und an dem Bebauungsplan für Palma nova, der zu Ehren der neun venezianischen Adelsgeschlechter die Zahl IX zur Grundlage erhalten hat, endlich wieder in Schachbrettanlage und dem Schema der fünf Plätze der Normalplan einer Stadt von Scamozzi. Weiter sind 21 Städte- bzw. Straßen- und Platzbilder aus älterer und neuerer Zeit lose in die Abhandlung verstreut. Th. G.

DER DEUTSCHE VOLKSSTIL IN SIEBENBÜRGEN. Von K. Schreiner, Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt, Hermannstadt vom 22. März 1916. 43. Jahrgang. Auszug aus einem Vortrage des Verfassers im Anschluß an den vom Architekten Fritz Balthes in Schäßburg gefertigten Plan für die Fabriksansiedelung Neu-Tartlau (vgl. dieserhalb auch Heft 6 des vorigen Jahrganges unserer Zeitschrift „Eine Gartenstadtgründung in Siebenbürgen“ von H. E. v. Berlepsch-Valendas und P. A. Hansen) mit dem wörtlich folgenden Ergebnisse:

Die siebenbürgisch-deutsche Siedelungsform kann als geschichtliches Ur- und Vorbild für den künftigen deutschen Städtebau betrachtet werden, und sie muß es, weil der Städtebau eines solchen bedarf, da er nicht durch papierene Erwägungen, sondern nur durch unmittelbare Anschauung und Verwirklichung in lebendigen Entwicklungsgang gebracht werden kann. Die neue städtebauliche Lehre aber, die sich nichtsdestoweniger aus den siebenbürgischen Siedelungen ableiten läßt, lautet: Verkehrsnetz und Gebäudemassen haben unabhängig voneinander den Stadtgrundriß zu durchdringen, jenes je nach Verkehrszweck und Geländeverhältnissen in schiefwinkliger und unregelmäßiger Linienführung, diese nach eigener, baukünstlerischer Zweckmäßigkeit in rechtwinkliger und geradliniger Ordnung und Regelmäßigkeit. Die Gebäude sind daher nicht mehr als schemenhafte Platz- und Straßenwände zu gebrauchen, sondern als körperliche Bauglieder der in die freie Landschaft lebendig und zweckmäßig gefügten Stadtgesamtheit, die sich nicht aus leeren Plätzen und Straßen, sondern aus großzügig und lebendig gestalteten Gebäudegruppen und Häuserreihen aufbaut. Dieser Grundsatz, der allein eine freie, vernünftige Raumkunst und gesunde Baugestaltung ermöglicht, zeichnet die siebenbürgische Volkskunst aus vor der Bauweise aller Zeiten und Länder und vermag den deutschen Städtebau aus dem Urwiderspruch von Räumlichkeit und Körperlichkeit zu neuer geschichtlicher Entwicklung zu führen.

Der Beweis für die bahnbrechende Bedeutung der siebenbürgisch-deutschen Baukunst gründet sich wesentlich auf die Tatsache des in Siebenbürgen heimischen Farbenbaustils. Die Farbe bildet den Schlüssel zum neuen deutschen Volksstil.

FÜR BAUPLATZ UND WERKSTATT. Mitteilungen der Königlichen Beratungsstelle für das Baugewerbe. Herausgegeben von der Königlich Württembergischen Zentralstelle für Gewerbe und Handel, Stuttgart.

Flugschriften für Österreich-Ungarns Erwachen. Heft 13, 14. KRIEGER-HEIMSTÄTTEN, von Franz Jesser, Reichsratsabgeordneter. Herausgegeben von Robert Strache, Warnsdorf. Verlegt bei Ed. Strache,

Warnsdorf in Böhmen. Im Kriegsjahr 1916. Aus dem Vorworte: „Die Notwendigkeit, die breitesten Schichten unseres Volkes mit dem Wesen der Kriegerheimstätten bekannt zu machen und dadurch weitverbreiteten falschen Auffassungen und Vorstellungen zu begegnen, hat den Verfasser zur Herausgabe dieser kleinen Schrift bewogen. Diese Absicht verbot eine schwerflüssige Behandlung des Gegenstandes und eine gründliche kritische Erörterung der zahlreichen Probleme der ländlichen Siedelung und der inneren Kolonisation als dem zusammenfassenden Begriffe. Aus demselben Grunde hat der Verfasser sich aller statistischen Beweise enthalten, die nur dann wahrhaft aufklärend wirken, wenn sie der vergleichenden Statistik entnommen werden."

WIE BAUT MAN FÜRS HALBE GELD IN OST UND WEST NEU AUF? Volkstümliche Bauweise für Stadt und Land, einfach, billig, schnell, sogar ohne Bauarbeiter mit eigenen Leuten und eigenem kostenlosen Baustoff für Wohn- und Wirtschaftsgebäude in wenigen Wochen bezugsfertig auszuführen. Mit zahlreichen Abbildungen. Bearbeitet auf Anregung der Gesellschaft für Heimkultur e. V., von Dipl.-Ing. Curt Adler, Leipzig. Preis Mk. 1.—. Heimkultur-Verlagsgesellschaft m. b. H., Wiesbaden.

Zur Einführung schreibt der Verfasser auszugsweise: „Es ist mir eine Freude, in einer kleinen Schrift für diese Volksbauweise der Zukunft eintreten zu dürfen, wenn es auch in deren engbegrenztem Rahmen nicht möglich ist, einen eingehenden Lehrgang für den Lehmdrahtbau zu liefern. Wer eine umfassende Anleitung zur Ausführung von Stampf- und insbesondere von Lehmdrahtbauten sucht, den muß ich auf die Bücher von Ing.-Architekt Oberlehrer Paur verweisen, in denen ich für den Lehmdrahtbau in einem besonderen Teile eine vollständige, alles umfassende Darstellung dieser Bauweise und Beschreibung der erforderlichen Hilfsmittel, durch eine Unmenge klarer Zeichnungen erläutert, bereits veröffentlicht habe.

Die Baukosten steigen von Jahr zu Jahr immer mehr, so daß es vor allem für ländliche und gewerbliche Bauten sowie Kleinwohnungen für die Minderbemittelten des Volkes von größter Wichtigkeit ist, durch eine Bauweise, wie die hier beschriebene, umfassende Neubauten zu ermöglichen.

In den vom Kriege heimgesuchten Ländern im Osten und Westen Europas, wo unzählige Millionen Werte an Baulichkeiten zerstört sind, fehlt es meist nicht nur an Mitteln, sondern auch an Baumaterial, um selbst die notwendigsten Wohnstätten aufzubauen und für die Ernte der nächsten Jahre geschützte Räume zu schaffen. Hier ist der Lehmdrahtbau ein Allheilmittel. Er kann vom Bauherrn und seinen Angehörigen, von jedem Tagelöhner oder Knecht unter richtiger Anleitung selbst ausgeführt werden. Das Baumaterial ist einfacher erdfeuchter Lehm-, Ton- oder Kleiboden, wie er meist schon aus der Baugrube genommen oder in nächster Nähe kostenlos zu haben ist, so daß höchstens ein Fuhrlohn in Ansatz kommt, wenn der Bauherr nicht eigenes Fuhrwerk besitzt. Selbst massive Decken lassen sich im Stampfbau ausführen und bei entsprechenden Verankerungen sogar für besonders hohe Belastungen. Im Aschenstampfbau, wie er in Industriegegenden mit Hilfe der Schlacken usw. ausgeführt wird, sind entsprechend leichte Decken und Gewölbe zu schaffen."

DREIZEHNTER JAHRESBERICHT DES ISARTAL-VEREINS E. V. IN MÜNCHEN, 1915, u. a. Vorschläge für eine landschaftlich schöne Ausgestaltung des auf der Ostseite des Schlosses Grünwald liegenden Platzes, sowie für die Anlage einer Höhenrandstraße bei Hohenschäftlarn.

Zur Errichtung einer Gedächtnisstätte für Gabriel von Seidel im Isartal wird weitergeworben.

KRIEG UND WOHNUNGSFRAGE von Dr.-Ing. Hermann Hecker, Sonderheft des BAU-SPIEGEL, Blätter für Baukultur und Wohnungswesen, herausgegeben von der Bauberatungsstelle Dr.-Ing. Hecker in Düsseldorf. Verlag von Schmitz & Olbertz, Düsseldorf. 1916.

MITTEILUNGEN der ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM in ÖSTERREICH. Wien, April 1916. Nr. 43/44 mit einem Bericht über die IV. Österreichische Wohnungskonferenz, abgehalten in Wien am 5. und 6. Februar 1916.

DIE WOHNUNG, DAS FELD DER FRAU. Ein Merkblatt zur Wohnungsfrage. Herausgegeben vom Groß-Berliner Verein für Kleinwohnungswesen. E. V. Berlin.

ZWANZIGSTER JAHRESBERICHT der Kaiser-Franz-Joseph-I.-Jubiläums-Stiftung für Volkswohnungen und Wohlfahrtseinrichtungen über das Jahr 1915. Wien 1916, Im Selbstverlage der Stiftung.

DIE BEDEUTUNG DER DACHPAPPE IM WELTKRIEGE. Von Generaldirektor Stephan Matter. 1916. Verlag von P. Plaum, Wiesbaden.

NACHTRAG I ZUR SCHRIFT „DEUTSCHE HELDENHAINE". Die Schrift wird im Auftrage der Arbeitsgemeinschaft für Deutschlands Heldenhaine herausgegeben von Willy Lange, Wannsee. Verlag J. J. Weber, Leipzig.

Führer durch die Ausstellung: KÖNIGSBERG (OSTPR.) ALS HANDELS-, INDUSTRIE- UND WOHNSTADT. Veranstaltet durch die Städtische Tiefbauverwaltung in der Sommerbörse vom 21. Juni bis 21. August 1916.

CHRONIK.

Der Regierungspräsident in Potsdam hat einen 6. NACHTRAG ZUR BAUPOLIZEIVERORDNUNG FÜR DIE VORORTE VON BERLIN vom 30. Januar 1912 erlassen. Die Verordnung sieht nämlich für die im Kreise Teltow liegenden Gemeinden Adlershof, Altglienicke, Bohnsdorf, Britz, Buckow, Groß-Ziethen, Grünau, Johannisthal, Mariendorf, Marienfelde, Niederschöneweide, Nowawes, Rudow, Steglitz, Stadt Teltow, Tempelhof, Treptow, Wannsee und Zehlendorf sowie für die Gutsbezirke Groß-Ziethen und Potsdamer Forst eine weitergehende Abstufung der Bauklassen für verschiedene innerhalb der einzelnen Gemeinden liegende Gebiete vor. Es wird dadurch an den Verkehrs- und Hauptstraßen geschlossene, in den stilleren Wohnvierteln offene und halboffene Bauweise ermöglicht. In mehreren Gebieten ist auch die Anlage von störenden Betrieben verboten. Auf der anderen Seite wird die Ausnutzungsmöglichkeit des für die Ansiedelung von Industriebetrieben günstigen Geländes, z. B. am Teltowkanal und an Eisenbahnstrecken, für Fabriken höher festgesetzt als für Wohnbauten und dadurch an diesen Stellen die Anlage geschlossener Industrieviertel gegeben. Zugleich wird der Geltungsbereich der Baupolizeiverordnung für die Vororte von Berlin auf die Gemeinden Pätz und Gräbendorf im Kreise Teltow und auf die Gemeinde Petzow sowie die Gutsbezirke Petzow und Ferch und den südlichen Teil der Königl. Kunersdorfer Forst im Kreise Zauch-Belzig ausgedehnt.

VOM NEUESTEN STUTTGART. Am Ende des letzten Jahres haben die bürgerlichen Kollegien in Stuttgart den Vorschlag einer Bauplangestaltung angenommen, wie er vom Stadterweiterungsamt für die Gegend zwischen Reinsburg- und Rotenwaldstraße beim Leipziger Platz aufgestellt wurde.

Die Bismarckstraße, Reinsburg-, Rotenwald- und ein Stück der Hebbelstraße sind bereits vorhanden und teilweise auch angebaut. Für das zwischen diesen Straßen liegende Gelände bestand ein alter Stadtbauplan, der ungefähr in der Mitte zwischen Bismarckstraße und oberer Rotenwaldstraße einen in gleicher Richtung mit diesen laufenden Straßenzug und senkrecht dazu eine zweite Straße in Fortsetzung der Hebbelstraße vorsah. Für die Bebauung war zwei- und dreistöckige Bauweise mit Abständen, also offene Bauweise, vorgeschrieben. Da die Baublöcke sehr

groß waren, so hätten zur Erzielung einer wirtschaftlich günstigen Bebauung Hinterhäuser erstellt oder, wie das von einer Gesellschaft für einen Teil des Geländes beantragt war, weitere Straßen eingeschaltet werden müssen. Damit wären indessen die einzelnen Baufronten zu nahe aneinandergerückt, zusammenhängende Freiflächen und gut belichtete Flächen für Gärten wären unmöglich gewesen. Dennoch hätte sich, sowohl wegen der offenen Bauweise wie infolge der stark wechselnden Geländegestaltung kein billiges Bauen erzielen lassen, und die Mieter vor allem hätten die Nachteile zu spüren gehabt. Außerdem würde eine stadtbaukünstlerisch wenig vorteilhafte Bebauung die Folge gewesen sein.

Nun schien es aber doch der Mühe wert, in diesem letzten freien Baugebiet am Rande des Tals den Versuch zur Schaffung einer Bebauungsgrundlage zu machen, die sowohl preiswertes Wohnen ermöglichen wie auch ein schönheitliches gutes Stadtbild ergeben könnte. Die Gedanken veranlaßten Baurat Muesmann, eine grundlegende Änderungen des bestehenden Stadtbauplans und ein neues Aufteilungs- und Bebauungssystem vorzuschlagen (s. Textbild 10). Da es sich um ein reines Wohngebiet handelt

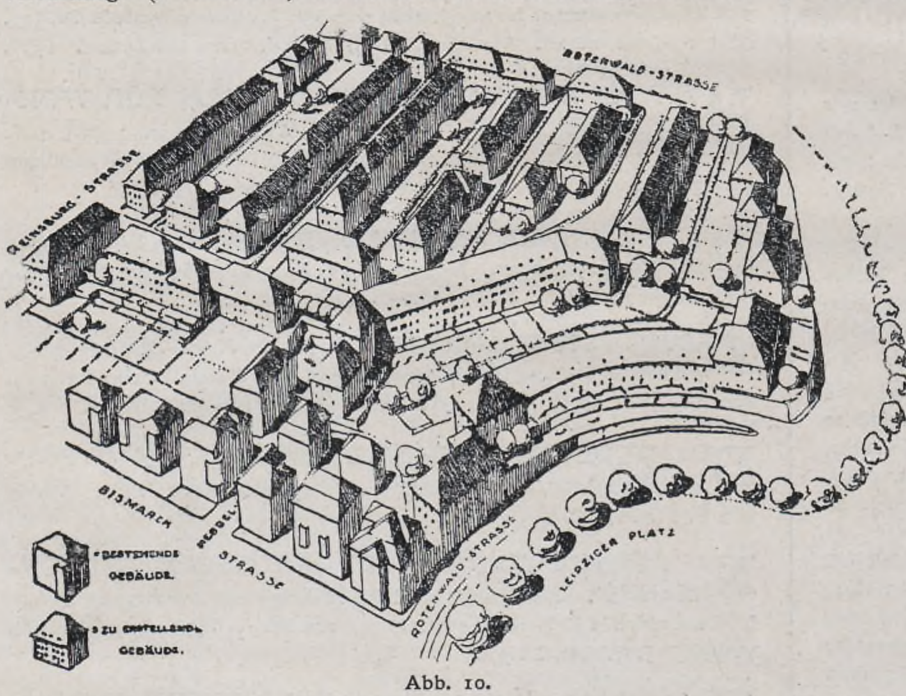


Abb. 10.

und größerer Durchgangsverkehr nicht in Frage kommt, konnte zunächst die Lage der Straßen und Baulinien dem Gelände besser angepaßt werden, soweit das bei den gegebenen Verhältnissen und in Rücksicht auf die gesamte aufzuschließende Fläche noch möglich war. Bei der Führung der Baulinien konnte auch auf ein wichtiges Stück der Gesundheitspflege, auf gute Besonnung der Wohnungen, Rücksicht genommen werden. Ferner war es möglich, an Straßenland zu sparen und die Reihenhausbauweise an Stelle der offenen Bauweise einzuführen. Damit ist nun die Möglichkeit geschaffen, wie aus der Skizze hervorgeht, Gärten und zusammenhängende Freiluftflächen im Innern der Baublöcke anzulegen, deren Erhaltung durch Baugrenzen sichergestellt werden soll. Im allgemeinen wurde die dreistöckige Bauweise da angenommen, wo tiefere Baublöcke sich ergaben und größere Erdbewegungs- und Gründungskosten notwendig werden. Das ist im oberen Teile des Geländes der Fall. Im unteren Teil und wo stadtbaukünstlerische Gründe dies erfordern, wie am Abschluß des Leipziger Platzes, ist die zweistöckige Bauweise vorgesehen. Zur Erzielung guter Straßenbilder gibt ein Bebauungsschema allgemeine Grundlagen. Das wirtschaftliche Ergebnis für den Hausbau und die Wohnungsmieten ist, wie die damals vorgetragenen Berechnungen deutlich zeigen, wesentlich günstiger als beim alten Plan, einschließlich beantragter oder notwendiger Ergänzungen.

ZUM WIEDERAUFBAU GUMBINNENS. Die städtischen Körperschaften planen die Gewinnung eines neuen Wohnviertels durch „Umlegung“ nach Maßgabe der Verordnung betreffend die Umlegung von Grundstücken in der Provinz Ostpreußen vom 11. Dezember 1915. Die zur Umlegung bestimmten Grundstücke werden zu einer Masse vereinigt, in die auch die bereits vorhandenen öffentlichen Wege und Plätze einzubeziehen sind. Von dieser Gesamtmasse wird vorweg das zu den öffentlichen Straßen und Plätzen erforderliche Gelände ausgeschieden und der Gemeinde oder dem sonstigen Wegeunterhaltungspflichtigen überwiesen. Die Restmasse wird unter die Eigentümer verteilt. Hierbei soll den Beteiligten volle Entschädigung gewährt werden. Die Verteilung der Restmasse hat nach Zweckmäßigkeit und Billigkeit zu erfolgen, und zwar tunlichst so, daß die Gesamtfläche nach dem Verhältnis verteilt wird, in welchem die Eigentümer der früheren Gesamtfläche beteiligt waren. Das Böhmsche Grundstück in der Wilhelmstraße ist durch den Russeneinfall zerstört. Der Wiederaufbau desselben ist nicht gestattet worden, weil über das Grundstück eine Straße, nach der Moltkestraße einmündend, geplant ist. Da Einigungsversuche betreffend den Kaufpreis an den zu hohen Forderungen der Eigentümer scheiterten, ist im Wege des Zwangsverfahrens die Enteignung ausgesprochen worden. Die städtischen Körperschaften haben nun beschlossen, daß für den Teil des Gemeindebezirks, der von der Wilhelmstraße, Lazarett-, Moltke- und Kirchenstraße umschlossen wird, zur zweckmäßigen Gestaltung von Baugrundstücken sowie zur Erschließung von Baugelände die Umlegung bewirkt wird. Ohne dieses Verfahren würde die Erschließung, etwa mit Zuhilfenahme des Enteignungsverfahrens und der damit zusammenhängenden langwierigen Prozesse, sowohl kostspielig wie zeitraubend sein. Der Provinzialrat hat der Umlegung in Gumbinnen bereits zugestimmt. Durch das Umlegungsverfahren wird ein prächtiges Baugelände mitten in der Stadt erschlossen.

Überall geht's in Ostpreußen übrigens nicht so flott voran, wie es wohl sein könnte — der Wiederaufbau wird gerade durch die beliebten Umlegungen gehemmt. Die Bauordnung, mag sie auch auf an sich ganz richtigen, heute allgemein anerkannten Grundsätzen aufgebaut sein, sie wird zum Prokrustesbett für die gewordene Örtlichkeit, wenn diese sich ihr anpassen soll. Das geht eben ohne Gewaltmaßnahmen, wie Straßenverschiebungen und Neuteilung des Bodens, nicht ab. Das könnte und sollte aber vermieden werden dadurch, daß im allgemeinen Rahmen der Bauordnung auf Grund eines Bebauungsplanes für den Sonderfall passende Bausatzungen erlassen werden, wenn mit diesen vielleicht auch nicht den höchsten Anforderungen der Gesundheitspflege entsprochen werden kann.

EIN NEUES MODELL DER STADT LEIPZIG. Herr Max Näbe in Leipzig, der Sammler vorgeschichtlicher und mittelalterlicher Keramik, dem das Stadtgeschichtliche Museum mannigfache Förderung, u. a. den größten Teil seiner einzigartigen Sammlung von Erdfunden, verdankt, hat diesem eine Stiftung gemacht, die sich als ein Stück Kriegsarbeit darstellt. Es handelt sich um ein Modell der Stadt Leipzig, das unter Leitung und ständiger Mitarbeit des Stifters, der seit langem an der sächsisch-böhmischen Grenze als Feldwebelleutnant und Führer eines Grenzkommandos der Pflicht für das Vaterland genügt, im vergangenen Winter in monatelanger mühsamer Arbeit von einigen Mannschaften seines Kommandos, des K. S. Landst.-Inf.-Bat. Leipzig (XIX 21), 2. Komp., zur Ausführung gebracht worden ist. Das überaus sorgfältig durchgeführte Modell zeigt den baulichen Zustand der Stadt kurz vor Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges, einschließlich ihres damaligen Befestigungsringes. Als Vorlage diente der bekannte Bretschneidersche Plan von Leibzig aus dem Jahre 1615. Die Näbesche Schöpfung erfreut ebenso durch wissenschaftliche Genauigkeit wie durch sauberste technische Ausführung und eine sehr geschickte Bewältigung der künstlerischen, namentlich der farbigen Behandlung. Als Mitarbeiter des Stifters verdienen Erwähnung: Unteroffizier Baum, Soldat Bahmann, Gefreiter Dollheimer, Soldat Händler, Soldat Heck und Soldat Schmidt. Das Stadtgeschichtliche Museum hat durch die neue Näbesche Stiftung abermals eine Sehenswürdigkeit von seltener Anziehungskraft gewonnen. Sie hat im großen Saal des Hauptgeschosses unmittelbar neben dem schönen alten Stadtmodell Aufstellung gefunden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

13. Jahrgang 1916 Doppelheft 8/9.



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

DER GENERALBAULINIENPLAN FÜR DIE STADT PIRMASENS.

Von Prof. OTTO LASNE, Architekt B. D. A., München. Hierzu Doppeltafel 44/45.

Vorbemerkung der Schriftleitung:

Unserem Versprechen gemäß veröffentlichen wir auf Tafel 44/45 den Generalbaulinienplan für die Stadt Pirmasens mit einer im folgenden das Wesentliche heraushebenden Erläuterung unter Hinweis auf die Besprechung der Arbeit im Doppelheft 2/3 des Jahrganges Seite 30. Dort war irrtümlich der Unterschied zwischen dem höchsten und tiefsten Punkte des Stadtgebietes mit 68,5 statt 102 m angegeben. Denkt man sich die Münchener Frauenkirche in die Dankelsbach gestellt, so würde man in einer Entfernung etwa von der Frauenkirche bis zum Sendlinger Torplatz von den benachbarten Höhen über deren Türme hinwegsehen können. Dies gibt ein Bild von den bei der Stadtplanung zu überwindenden zeitraubenden Schwierigkeiten, die der gewissenhaft bis in alle Einzelheiten eindringende Verfasser mit gewohnter Meisterschaft bewältigt hat.

* * *

Pirmasens, dessen Entstehung auf den heiligen Pirminius zurükgeführt wird, der gegen die Mitte des 8. Jahrhunderts dort das Christentum verkündigt hat, liegt im südwestlichen Teil der Rheinpfalz, dem Westrich, in starkbewegtem Gelände; mit seinen Fluren breitet es sich über sieben Hügel aus.

Im Jahre 1720 ist in dem armen Vogesendorf, das Pirmasens damals noch war, durch den Grafen von Hanau-Lichtenberg ein kleines Jagdschlößchen errichtet worden, und als 1735 sein Enkel, der spätere Landgraf Ludwig IX. von Hessen-Darmstadt, der Gründer der Stadt, von dort aus nach Pirmasens kam, bestand der Ort aus 20 zweistöckigen und 18 einstöckigen Häusern.

Wie Dr. August Eberlein*) ausführt, ist der Pirmasenser „Militärstaat“ 1741 mit 46 Mann ins Leben gerufen worden; 1750 war die Garnison 730 Mann stark; 1763 wurde zur Verhütung der überhandnehmenden Entweichungen eine nur von zwei Toren, dem Zweibrücker im Norden und dem Buchsweiler im Süden, unterbrochene Mauer um die Stadt gezogen; 1782 besaß diese — nach der eigenen Aufstellung des Landgrafen, der seit 1752 in Pirmasens wohnte — 7785 Einwohner, wovon 5886 Militärpersonen und deren Angehörige waren.

Am 6. April 1790 ist Ludwig IX. gestorben; sein Sohn und Nachfolger, Landgraf Ludwig X., der spätere Großherzog Ludwig I. von Hessen, verlegte eines der Pirmasenser Regimenter nach Darmstadt und löste den Rest der Garnison auf; von 1792 ab gab's nur noch im Ruhestande lebende Grenadiere in der ehemaligen Soldatenstadt.

Damit waren schlimme Zeiten über Pirmasens gekommen. — Kriegsgetümmel, französischer Einbruch und Einverleibung folgten aufeinander. Der Pariser Friede und der Wiener Kongreß brachten die Stadt zu Bayern; sie war

*) „Landgraf Ludwig IX. von Hessen-Darmstadt und seine Militärkolonie.“ Adolf Deil, Pirmasens.

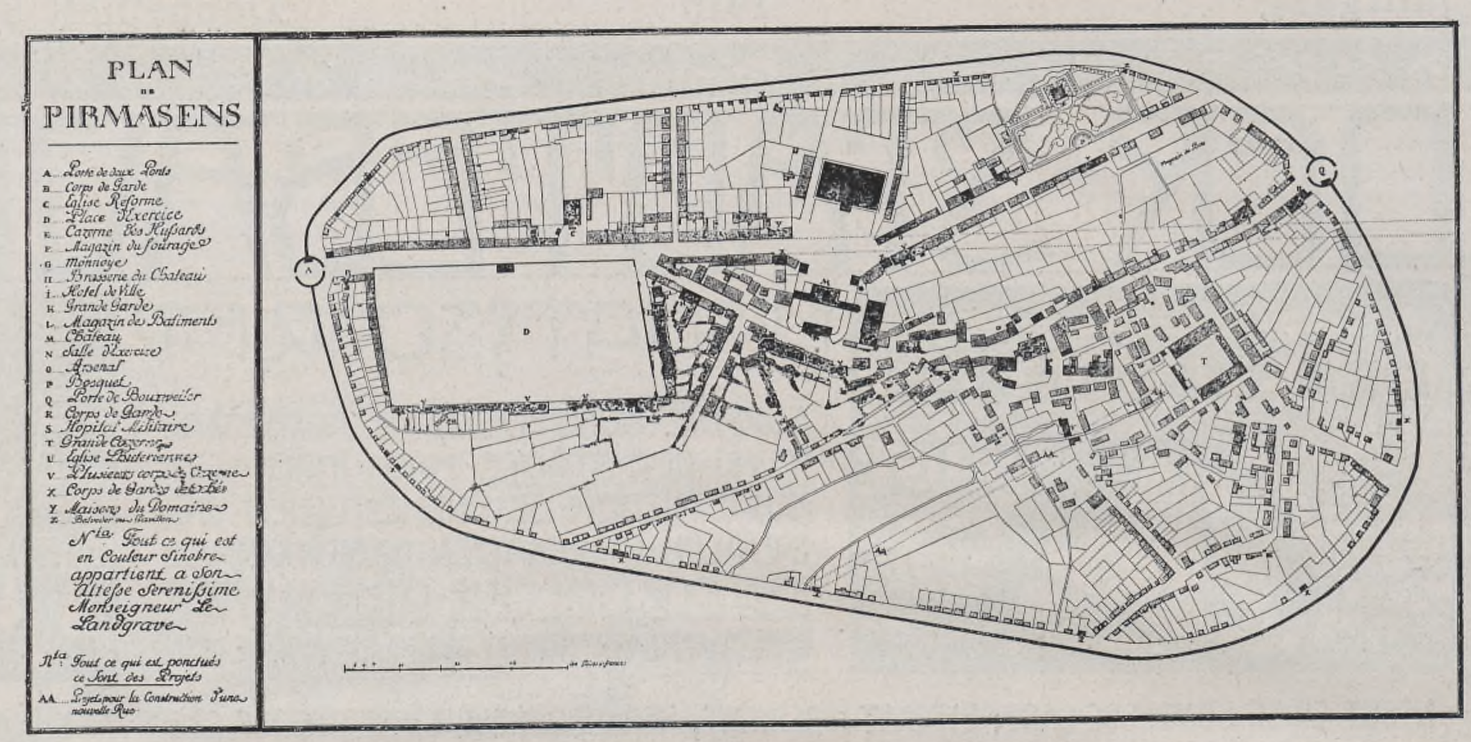


Abb. 1.

völlig verarmt. Langsam arbeitete sich von da ab die Bevölkerung wieder empor und hat Pirmasens im Laufe der Jahrzehnte zu einer blühenden Industriestadt gemacht, die heute in etwa 200 Schuhfabriken mehr denn 10000 Arbeiter beschäftigt.

Aus einem Stadtplan aus den letzten Regierungsjahren des Landgrafen — siehe Textbild 1 — ist ersichtlich, daß damals an öffentlichen Gebäuden außer dem Schloß und dem darüberliegenden großen Exerzierhaus, das als Sehenswürdigkeit gegolten hat, und an dessen Stelle jetzt die katholische Kirche steht, bereits die beiden protestantischen Kirchen und das Stadthaus vorhanden waren, außerdem ein Lustgarten mit Belvedere, eine Münze, eine Schloßbrauerei, ein Zeughaus und ein Militärkrankenhaus. Was sonst an öffentlichen Gebäuden im Plan verzeichnet ist, waren hauptsächlich Kasernen und Wachthäuser, deren 13 längs der Stadtmauer errichtet gewesen sind. Außerdem fällt der große Exerzierplatz auf. Er ist etwa im Viertel seiner damaligen Größe noch erhalten — teilweise als Schmuckplatz — und gehört mit seinem küzlich errichteten, vortrefflichen Bismarckdenkmal zum Besten, was Pirmasens heute besitzt. An Privatgebäuden, zumeist Wohnhäusern der verheirateten Soldaten, können gegen 700 gezählt werden; etwa 170 von ihnen liegen in einem Straßenzug, der unmittelbar hinter der Stadtmauer verläuft.

Diese selbst hat ihren Weg über Berg und Tal genommen. Die Längenausdehnung der Mauer betrug nahezu 3000 m; der Unterschied zwischen ihrem tiefsten und ihrem höchsten Punkt 68,5 m. Das ist für die weitere Entwicklung der Stadt von einschneidender Bedeutung gewesen, und deshalb sind die Zahlen ihrer wechselnden Höhenlage im Übersichtsplan 1:8000 der Doppeltafel 44/45 eingetragen worden.

Auch die sieben Hügel mit den zwischenliegenden Tälern sind in ihr angegeben. Der größte Höhenunterschied — zwischen der Husterhöhe sowie dem Horeb und der Dankelsbach — beziffert sich auf 102 m. Dabei handelt es sich um Entfernungen von 620 und 730 m und diese Zahlen geben einen Begriff von der Eigenart der Pirmasenser Geländebildung sowohl, als auch von der Eigenart der Aufgabe, um die es sich beim Pirmasenser Baulinienplan gehandelt hat.

Alle Baublöcke, soweit nicht etwa rückwärtige und seitliche Baulinien besonders in Frage kommen, sind in diesem Übersichtsplan einheitlich mit ockerbrauner Farbe, eine Anzahl Straßenbegrenzungs- und Vorgartenflächen, namentlich aber die größeren Anlagen- und sonstigen Flächen, welche von der Bebauung frei bleiben sollen, mit grüner Farbe bedruckt.*)

Besondere Beachtung verdient im alten in den Text eingedruckten Plan die Darstellung zweier Straßendurchbrüche. Die Fortsetzung der heutigen Schloßstraße ist bis zum Rand des Planes eingezeichnet und sollte daher über die Stadtmauer hinausgeführt werden. Dabei wäre sie in ihrem Verlauf bis zur Hauptstraße mit dem Gelände gut zusammengefallen und hätte diese mit einem Gefäll von etwa 14 m oder rund $3^3/_4$% erreicht. Auch von dort bis zur Stadtmauer, an der wohl eine Torverlegung beabsichtigt war, hätte es keine Geländeschwierigkeiten gegeben, dagegen wären solche außerhalb der Stadtmauer entstanden. Das hätte aber damals kein Hindernis zu sein brauchen — Fürstenwille hat in jener Zeit solche Dinge leicht überwunden. Schade, daß er nicht durchgesetzt worden ist;

*) Hinsichtlich dieser Darstellung im Übersichtsplan muß jedoch bemerkt werden, daß die Baulinien der Originalpläne verschiedenfarbig hinterlegt sind, je nachdem es sich um ihre künftige Festsetzung als Gebäudefluchtlinien, Straßenbegrenzungs- und Vorgartenlinien, vordere Bebauungsgrenzen oder seitliche und rückwärtige solche handelt. Das entspricht den Bestimmungen der bayer. Bauordnung, mit welchen den zuständigen und überwachenden Behörden von vornherein Befugnis für die Erhaltung oder die Anordnung von Innengärten usw. sowie die Möglichkeit gegeben ist, freieres Schaffen zu fördern. Ohne weiteres z. B. können bei Anwendung der blauen Baulinien durch Abrücken von der Straße, durch Rücksprünge usw. abwechslungsreiche Wirkungen erzielt und Ausblicke ermöglicht werden. Das auch im Übersichtsplan kenntlich zu machen, ist natürlich ausgeschlossen.

dem späteren Ausbau der Stadt wäre es gewiß zum Segen geworden. Von nicht geringerer Bedeutung wäre auch die Durchführung des Straßenzuges gewesen, den wir mit A A bezeichnet finden, und der von der großen Kaserne zur Richtung der Schachenhöhe eingestellt war. Dabei kann dahingestellt sein, ob dort noch ein besonderes Ziel gedacht war; unwahrscheinlich braucht das nicht zu sein. Auch diese Straße wäre vermutlich mit Aufwand größerer Erdbewegungen entstanden und hätte daher und auf alle Fälle nicht nur den großen Vorteil gehabt, in dem tiefliegenden Stadtteil eine ausgiebige Licht- und Luftquelle zu schaffen, sondern vermutlich auch den weiteren, daß die überaus ungünstigen Steigungsverhältnisse der zu ihm führenden Straßen wesentlich verbessert worden wären.

Ein 5000teiliger Stadterweiterungsplan von 1891, verfaßt vom damaligen Stadtbaumeister Erpelt, ist für die Kenntnis des Wachstums der Stadt in vieler Beziehung ebenfalls lehrreich. Der Stadtkern ist farbig hervorgehoben, erstreckt sich in diesem Plan aber nicht nur über das früher mit Mauern umgebene Pirmasens, sondern ostwärts darüber hinaus bis zur heutigen Herzogstraße, die als Grüner Weg bezeichnet ist. Demnach hatte die Stadt, da sie sich nach Erholung von schweren Schicksalsschlägen zu recken und zu strecken begann, hier ihre erste Erweiterung erhalten.

Bei einem Vergleich mit dem landgräflichen Plan fällt ins Auge, daß große Teile des Exerzierplatzes der Bebauung zugeführt und außerdem einige Straßen, zum Teil an Stelle früherer Feldwege, neu entstanden sind. Die Bahnhofstraße, die Wiesenstraße, die Kornstraße, die Kreuzstraße und die neue Häfnergasse seien genannt. In ihnen hatte zumeist schon stärkere Bebauung eingesetzt, wie denn überhaupt die Bebauung des tiefliegenden Stadtteiles wesentlich dichter geworden ist. Auch die Hauptstraße und die Alleestraße sind stärker ausgebaut.

Zur Zeit der Aufstellung jenes Planes hatte die Bevölkerungsziffer schon lange wieder zugenommen, ist sie doch von 4000 Einwohnern im Jahre 1867 auf 8675, im Jahre 1880 auf 12039 und bei der Volkszählung 1890 auf 21041 gestiegen; der geringe Rückschlag 1871 — eine Abnahme von 112 — war jedenfalls die Folge des Deutsch-Französischen Krieges.

Der Bau einer Zweigbahn Bibermühl—Pirmasens, die im Jahre 1875 eröffnet worden ist, war für die Entwicklung der Stadt von großer Bedeutung. Als besonders wichtig muß aber auch der Bau einer Wasserleitung bezeichnet werden, die im Jahre 1879 als Privatunternehmen dem Betrieb übergeben wurde und später in den Besitz der Stadt überging. Bis zu dieser Zeit besaß Pirmasens nur öffentliche Brunnen, und erst mit der Zuführung von reichlichem und gutem Wasser konnte sich die Industrie vorteilhafter entwickeln. Die außergewöhnlich starke Bevölkerungszunahme, welche nun einsetzte, darf großenteils darauf zurückgeführt werden.

Solcher Zuwachs tritt im Plan von 1891 auch außerhalb des Stadtkerns hervor, und namentlich im Nordosten und Südwesten hat stärkere Besiedlung stattgefunden. Wie überall, folgt sie auch in Pirmasens dem Zug bestehender Ortsverbindungen, hier also der Rodalber Straße, der Zweibrücker Straße, der Winzler Straße und der Landauer Straße, namentlich bei dieser mit mehrfachen Ausläufern und Verästelungen, zu denen auch die Kaiserstraße gerechnet werden kann. Außerdem sind — zweifellos wegen ähnlicher Beziehungen zum Stadtinnern, wie sie diese Ortsverbindungen besitzen — die Ansätze am Schachenweg und in den Verlängerungen der Klostergasse und der Blocksbergstraße, als wesentlich im Plan zu finden. Auch in der Bahnhofumgebung war gebaut worden, und Post und Gasanstalt finden wir dort im Plan verzeichnet. Einige im Entstehen begriffene Fabrikanlagen fallen ebenfalls auf; auch Krankenhaus und Friedhof sollen erwähnt werden.

Daß der Straßenzug Zweibrücker Straße — Hauptstraße — Landauer Straße das Rückgrat für den Aufbau der Stadt war, und daß demgegenüber der südliche Teil der Schloßstraße und die Alleestraße nur von untergeordneter Bedeutung gewesen sind, geht daraus ohne weiteres klar hervor; außerdem aber, daß dieser wichtigste Straßenzug samt seinem ursprünglichen Verlauf, der Lemberger Straße, die Stadt ziemlich gleichmäßig in eine östliche und eine westliche Hälfte teilt.

Von den 21041 Einwohnern des Jahres 1890 ist Pirmasens auf 30195 im Jahre 1900 und 38463 im Jahre 1910 gestiegen. Auch in diesen 20 Jahren hat es sich also stark vermehrt und nahezu verdoppelt. Wie die überaus rege Bautätigkeit der letzten Jahre beweist, war damit das Wachstum der Stadt nicht beendigt.

Ebenso wie die Einwohnerzahl hat in diesen 20 Jahren natürlich auch die Ausdehnung der Stadt, sowie die Dichtigkeit der Bebauung zugenommen; in einem Übersichtsplan 1 : 7500, der aus der Zeit von 1910 stammt, ist das deutlich ersichtlich. Namentlich in den Straßenzügen, welche in die umliegenden Orte hinausführen, und auf denen eine zahlreiche Arbeiterschaft nach Pirmasens strömt, die dort Verdienst findet, ist die Bebauung eine weitausgreifende.

Das Bahnhofgebiet hat damit nicht Schritt gehalten. Die Ursache ist unschwer zu finden: Personen- und Güterbahnhof sind in die stark geneigten Hänge zwischen Zweibrücker Straße und Schachenhöhe gebettet, und da bei ihrer bisherigen Bebauung das Bestreben geherrscht hat, die Höhen auf dem kürzesten Weg zu erreichen, so sind die zu ihnen ansteigenden Straßen für Mensch und Tier nichts weniger als bequem geworden.

Beim Plan von 1910 fallen noch die verschiedenen mehr oder weniger großen Straßenansätze rings um den Stadtkern mit meist strahlenförmigen Beziehungen zu diesem auf und unter ihnen die Straßenzüge zu beiden Seiten der Dankelsbach, von denen besonders die Schwanenstraße und die Luisenstraße genannt seien. In der inneren Stadt ist das Straßennetz nahezu unverändert geblieben und nur durch die Sternstraße bereichert worden.

Der 1912 fertig gewordene stadtbauamtliche Plan in 1 : 2000 stellt endlich den Zustand dar, der bei Aufstellung des neuen Generalbaulinienplanes erreicht war.

Vieles was in den letzten Jahrzehnten in Pirmasens entstanden und in diesem Plan zu finden ist, wird — gerade weil es in eine Zeit fiel, in welcher fast überall in deutschen Landen weitgehende gesundheitliche und Verkehrsforderungen gestellt worden sind — dem Städtebau-Fachmann unverständlich sein. Wenn er aber hört, daß der Mangel einer Bauordnung die Schaffung von nicht weniger als 37 Privatstraßen ermöglicht hat, für welche weder die staatlichen noch die städtischen Behörden auf die Lage, die Breitenabmessungen und die Steigungsverhältnisse Einfluß nehmen konnten, so wird er manches in diesem Plan begreifen.

Einige dieser 37 Straßen, z. B. die Luisenstraße, sind ja hinsichtlich ihrer Lage und ihrer Abmessungen ziemlich

einwandfrei; bei den meisten wird man sich aber fragen müssen, ob es — mit oder ohne Code Napoleon, der in der Pfalz bis zum Jahr 1901 Gültigkeit besaß — ganz unmöglich war, die Spekulation, der sie meistens ihre Entstehung verdanken, in Bahnen zu lenken, die für die Entwicklung der Stadt erfreulicher gewesen wären.

Bei diesen Privatstraßen fehlt fast jegliches Grün, aber auch sonst ist der stadtbauamtliche Plan nur mangelhaft damit ausgestattet, und sowohl in den bebauten als in den erst zur Bebauung festgesetzt gewesenen Teilen ist noch recht wenig von ihm zu sehen. Allerdings ist in den letzten Jahren einiges darin besser geworden, und namentlich die nachträgliche Einschiebung von Vorgärten hat das bewirkt. An Grünflächen von größerer Ausdehnung, wie sie der Städtebau seit langem fordert, und wie sie seit etwa anderthalb Jahrzehnten in Bayern besonders für größere Städte verlangt werden, ist aber gar nichts zu finden — im Gegenteil, selbst der Friedhof, dessen Auflassung bevorsteht, hat an seinen Rändern eine Festsetzung von Baulinien erdulden müssen. Daß unter diesen Umständen auch jeder Schutz für die schönen Innengärten gefehlt hat, deren die Stadt noch eine Anzahl aufweist, braucht kaum besonders hervorgehoben zu werden.

Pirmasens wird demnächst Bahnhof einer Linie Kreuznach—Kaiserslautern—Straßburg sein, die vermutlich große wirtschaftliche und strategische Bedeutung erhält, und mit deren Hilfe für den örtlichen Personen- sowie für den ganzen Durchgangsverkehr die starke Steigung der jetzigen Linie Bibermühl—Pirmasens in Wegfall kommt. Diese soll nur mehr dem Güterverkehr für Pirmasens selber dienen, und daß dabei der jetzige Güterbahnhof erhalten bleibt, ist nur zu begrüßen. Bei der Entscheidung hierfür werden hauptächlich wirtschaftliche Gründe ausschlaggebend gewesen sein, und unter ihnen wird die Tatsache eine besondere Rolle gespielt haben, daß sich seit dem Bau der Bahn Bibermühl—Pirmasens namentlich die Großindustrie in jenen Stadtteilen weiterentwickelt oder neu angesiedelt hat, die möglichst gute Beziehungen zum Güterbahnhof besitzen mußte, und die schwer geschädigt wäre, wenn dessen Verlegung, etwa in die Nähe des geplanten neuen Personenbahnhofes, ebenfalls stattfände. Außer diesen gibt es aber auch noch andere Gründe, welche die Beibehaltung des jetzigen Güterbahnhofes als sehr wünschenswert bezeichnen lassen, die auf ästhetischem Gebiet liegen.

Wenn bei einem Vergleich des stadtbauamtlichen Planes mit dem Generalbaulinienplan, bei dessen Aufstellung im Gegensatz zu jenem mit der Bahnhofverlegung gerechnet werden mußte, auch sonst nicht viel zu sehen ist, was durch diese Verlegung bedingt wird, so hängt das mit der Bodengestaltung zusammen, durch welche andere Verbindungsmöglichkeiten mit der Stadt oder dem Stadterweiterungsgebiet, als sie bereits bestehen, nur in sehr beschränktem Maße vorhanden sind. Daß dadurch die so wünschenswerte Entlastung der Hauptstraße vom Durchgangsverkehr nichts weniger als erleichtert wird, ist eine recht unerfreuliche Begleiterscheinung der Bahnverlegung.

Das Bedürfnis zu dieser Entlastung besteht schon geraume Zeit, aber erst während Aufstellung des Generalbaulinienplanes ist durch die Genehmigung und den Beginn des Baues einer neuen Distriktsstraße, der sogenannten Neuen Landauer Straße, ein erster und wichtiger Schritt dazu unternommen worden. Es handelt sich dabei um den Straßenzug, welcher bereits im stadtbauamtlichen Plan als Verlängerung der Höfelsgasse auftritt und im Generalbaulinienplan bis zu einer scharfen Wendung dargestellt ist, die sich ostwärts der großen Paquéschen Schuhfabrik an das Gehänge schmiegt, dessen Gestaltung aber wegen der dort fehlenden Schichtenlinien aus dem Plan nicht mehr ersehen werden kann.

Der letztgenannte Straßenzug trifft in seiner Fortsetzung die Staatsstraße nach Landau und hat namentlich auch die Bestimmung, den Durchgangsverkehr zwischen dieser und der Zweibrücker Strasse von der Hauptstraße abzulenken; diese Absicht wird jedenfalls auch erreicht werden. Auf die Beziehungen des neuen Bahnhofes zur Stadt und zum gesamten Stadterweiterungsgebiet wird die neue Straße aber keinen oder nur ganz geringen Einfluß besitzen, und es wird ohne weiteres angenommen werden können, daß die künftige Verkehrsbelastung der Hauptstraße infolge der Bahnhofverlegung eine weitaus größere wird als die Entlastung, welche sie durch den Bau dieser Straße erhält. Es müssen daher Mittel und Wege gefunden werden, die Entlastung noch auf andere Weise herbeizuführen, und dazu bietet zunächst der Straßenzug Landauer Straße—Kaiserstraße—Kronprinzstraße—Goethestraße—Pasquaistraße - Strecküberquerung, welcher großenteils fertiggestellt ist, eine Möglichkeit.

Dadurch würde das ganze Gebiet west- und südwärts des jetzigen Personenbahnhofes samt dem Güterbahnhof und bis herüber zur Fröhnstraße und zur Bogenstraße in Beziehungen zum neuen Bahnhof gebracht, die in Ansehung der Pirmasenser Geländeschwierigkeiten als verhältnismäßig gute bezeichnet werden können, und mit Zuhilfenahme polizeilicher Vorschriften könnte dann der aus diesen Stadtteilen zum neuen Bahnhof führende Wagenverkehr von der Hauptstraße abgelenkt werden.

Für eine zweckmäßige und diesen Wagenverkehr vom Stadtinnern ablenkende Verbindung zwischen dem künftigen Bahnhof mit dem außerhalb der früheren Stadtmauer liegenden südlichen, westlichen und nordwestlichen Stadtgebieten bildet der jetzige Bahnhof jedoch die Grenze. Da aber der Verkehr nach Eröffnung des künftigen Bahnhofes auch zum jenseits derselben liegenden nördlichen Stadterweiterungsgebiet einen großen und immer zunehmenden Umfang erhalten wird, so war es notwendig, auch dafür eine Verbindungsmöglichkeit zu suchen.

Das ist nach dem jetzigen Stand der Bebauung aber eine schwierige Sache. Eine wirklich einwandfreie Lösung — wie sie in einer mit etwa fünf Prozent ansteigenden geraden Straßenführung Landauer Straße—Alleestraße vor nicht sehr langer Zeit noch möglich gewesen wäre — konnte nicht mehr in Vorschlag gebracht werden. Sie wäre sehr teuer und ohne die Hilfe eines allerdings schon lange in Aussicht stehenden Ortsstraßengesetzes und den damit zu schaffenden Enteignungsmöglichkeiten kaum durchzuführen.

Die im Übersichtsplan dargestellte Lösung — eine Wiederkehr über dem Horebausläufer „Das Hännchen" — bildet ein Vergleich, zu welchem im Erläuterungsbericht jedoch auf einen vorher entstandenen Vorschlag verwiesen und angeregt ist, ihn wieder aufzugreifen. Wie immer die Entscheidung darüber schließlich fallen mag, jedenfalls wird ein Straßenzug entstehen, der vom künftigen Bahnhof her über die Landauer Straße zu dem Platz am Friedhofportal führt, als jetzige Friedhofstraße, Alleestraße, Schloßstraße und Zweibrücker Straße weiterführt und imstande ist, den Wagenverkehr einem guten Teil des nördlichen und öst-

lichen Stadterweiterungsgebietes zuzulenken, zumal von jenem Platz aus sowohl Straßenbreiten als Steigungsverhältnisse die für Pirmasens denkbar günstigsten sind. Auch die nördliche Altstadt, von der Christiansgasse und dem Südteil der Ringstraße weg, wird in ihrem Wagenverkehr mit dem neuen Bahnhof davon noch Nutzen ziehen und die großen Gefällsverluste über die Hauptstraße vermeiden können.

Nicht sonderlich erfreulich werden allerdings die Verkehrsbeziehungen des Hanges unterhalb der Zweibrücker Straße zum künftigen Bahnhof sein. Wenig günstig werden trotz der verhältnismäßigen Nähe auch die Beziehungen eines größeren Teiles des östlichen Stadterweiterungsgebietes zum neuen Bahnhof sein, und namentlich für die Hänge nördlich des von West nach Ost ziehenden Horeb-Rückens und für den zur Dankelsbach gerichteten Horeb-Ausläufer wird der Bahnhof nur mit Überwindung starker verlorener Steigungen oder auf großen Umwegen zu erreichen sein.

Aus bestimmten und im Erläuterungsbericht näher erörterten Gründen bespricht dieser einen der sieben Hügel, den Schachen, besonders ausführlich, und dabei ist hervorgehoben, daß der Plan eine Anzahl von Straßen mit gebuckeltem Längenprofil enthält, von denen einige noch dazu verlorene Steigungen erhalten werden. Derartige Lösungen gehören im allgemeinen nicht zu den besonders befriedigenden Teilen eines Stadterweiterungsplanes; in Pirmasens aber sind sie unmöglich zu umgehen, und am Schachen waren sie nicht nur durch das Gelände und die Notwendigkeit, die Straße daran anzuschmiegen, sowie durch die allein noch bestehenden Anschlußmöglichkeiten beim vorhandenen und teilweise schon ausgebauten Straßennetz, sondern auch durch pflichtgemäße Rücksicht auf sonst vorhandene Gebäude und auf die übrigen Besitzverhältnisse bedingt.

Solch gebuckelte Straßen können, namentlich wenn sie größere Längenausdehnung besitzen, höchst ungünstige Wirkungen haben, weil sie und die Bauten an ihnen um so mehr zu versinken scheinen, je stärker die Überhöhung auftritt, und dabei kann vorkommen, daß ihr Verlauf vor dem Beschauer ganz verschwindet und sein Blick über einen Straßenrücken und über Dächer hinweg ins Leere geht.

Um solche Unerfreulichkeiten zu verhindern, gibt es verschiedene Möglichkeiten, und zwar erstens mit Hilfe einer Straßenüberbauung, mit welcher die sonst unvermeidliche Entstehung des Bildes einer sinkenden und verschwindenden Straße verhindert werden soll. Dazu gehören richtig gezeichnete Schaubilder. Straßenüberbauungen können mit guter Aussicht auf Verwirklichung leider nur recht selten im Baulinienplan vorkommen. Um die schlimme Bildwirkung konvexer Straßenführung zu verhindern oder doch wesentlich abzuschwächen, ist zweitens die Anordnung eines Turbinenplatzes zu empfehlen, weil mit ihm eine allseitig gute und zweckmäßige Wirkung erzielt werden kann, zu der auch die Annehmlichkeit des Wohnens an einem solchen Platz gerechnet werden darf. Wo Straßenkreuzungen nicht in Frage kommen, kann im übrigen auch durch einen kräftigen oder mehrere weniger starke Vorsprünge eine wesentliche Verbesserung erreicht werden; namentlich aber wird durch Richtungsänderung solche Wirkung, und zwar um so leichter zu erzielen sein, je stärker sie auftritt, je eher die Straße also für den Blick geschlossen wird. Nicht unerwähnt darf schließlich die Wirkung einer Einschiebung terrassenartiger Vorgärten an der Bergseite einer solchen Straße bleiben; es wird dann höher gebaut werden, als es unmittelbar an der Straße geschehen würde oder zulässig wäre, und das kann Veranlassung zu besserer Bildwirkung sein. Natürlich ist all dies von der Verkehrsbedeutung einer Straße und ihren Breitenabmessungen, von der Rücksichtnahme auf bestehende Verhältnisse und nicht zum wenigsten davon abhängig, ob es sich um leicht oder stark konvexe Straßenführungen handelt.

Für die Bebauung am Schachen ist eine gemischte gedacht und damit sowohl die Zulassung des Baues von Einfamilienhäusern als auch von Doppelhäusern und Gebäudegruppen gemeint. Eine besonders lockere müßte die einreihige Bauanlage werden, welche sich an den Anlagenstreifen lehnt, der vom Turbinenplatz aus gegen Nordosten verläuft. Der Vorschlag zu dieser einreihigen Bauanlage wurde, wie gesagt, auch aus dem Grunde gemacht, weil die Schaffung einer unzweckmäßigen Bauplatztiefe verhindert werden sollte, als welche dort eine solche von 75 m anzusehen wäre, die sonst entstehen und eine einwandfreie Straßenunterteilung nicht mehr zulassen würde.

Dazu soll gleich noch bemerkt werden, daß der Plan von der einreihigen Bebauung des öfteren Gebrauch macht, und darunter wiederholt aus derselben Ursache wie beim Schachen. Auch als Randbebauung bei größeren öffentlichen Anlagen oder Spielplätzen und beim Friedhof tritt sie jedoch auf, außerdem an Abhängen und bei Steinbrüchen, wo sie dann meistens die Bebauungsgrenze bildet. Besonders wichtige Verwendung soll dies Mittel noch finden, um bestehenden oder im Baulinienplan erdachten Bauwerken — Krankenhaus, Schulen, Kirchen — vor zu nahe andringender Bebauung Schutz zu gewähren oder auch, um spitz verlaufende Baublöcke, wie sie schon festgelegt und auch in meinem Plan nicht zu vermeiden sind, vor schlimmer Bebauung zu bewahren.

Die Geländeverhältnisse haben nicht immer gestattet, Abzweigungsstraßen aufzunehmen, an welchen selbständig gebaut und daher eine stärkere Ausnützungsmöglichkeit von Grund und Boden geschaffen werden könnte; es mußte dann zu dem Mittel der Treppenwege gegriffen werden, zunächst um den Fußgängerverkehr nicht auf große Umwege anzuweisen, außerdem aber, um die Ausnützbarkeit der von ihnen durchschnittenen Grundstücke wenigstens einigermaßen zu erhöhen. Bei den Treppenwegen handelt es sich um eine für den Ausbau der Stadt besonders wichtige Sache, und dazu ist vor allem zu bemerken, daß an ihnen Bauverbot besteht, mindestens soweit es sich um selbständige Gebäude handelt, für die eine Zufahrt und die Anwendung der Feuerlöschgerätschaften gesichert sein müssen.

Es empfiehlt sich daher, diese Treppenwege mit kurzen Verläufen anzuwenden oder, mit anderen Worten, die durch sie verbundenen Straßen in geringen Abständen voneinander anzuordnen. Das „Voneinander" dieser Straßen ist übrigens auch ein „Übereinander", was auch erwähnt werden muß, weil es — wenigstens ohne eingehendes Studium der Schichtenlinien — vielleicht schwer sein würde, sich mit mancher von ihnen abzufinden und ihre Zweckmäßigkeit richtig beurteilen zu können; am wenigsten vermutlich beim stark abfallenden und stark bewegten Hang unterhalb der Zweibrücker Straße, wo Schichtenlinien und Besitzgrenzen nicht leicht zu unterscheiden sind.

Von den vielen Treppenwegen soll hier nur auf jenen zur Bahnhofstraße verwiesen werden. Er beginnt zwischen den Häusern der Schäfergasse, verläuft mit zweimaliger scharfer Wendung an einem dahinter aufsteigenden roten Sandstein-

felsen und gewährt, während er an hochliegenden Terrassengärten vorüberzieht, einen in Pirmasens seltenen und dafür um so erfreulicheren Genuß, der überdies noch eine Steigerung erfährt, wenn zum Anblick der wohlgepflegten Gärten mit ihrer Blütenpracht oder ihrem Obstreichtum für den rückwärts Schauenden noch der Ausblick in die weite Ferne kommt, die sich über dem Osten der Stadt ausbreitet.

Es handelt sich dabei um schwere Anforderungen. Wer aber die schönen, meist stark ansteigenden Innengärten kennt, die sich oberhalb der Schäfergasse und der Hauptstraße hinziehen und über die Dächer der tiefliegenden Stadtteile zu den jenseitigen Höhen grüßen, oder wer die schönen Blicke kennt, die in der Altstadt durch die Schonung von ein paar anderen Innengärten erhalten werden können, und wer dann weiß, daß sie fast alle nach und nach verschwinden würden, um einer immer dichteren Bebauung Platz zu machen, zu der sie zumeist gar nicht einmal geeignet sind, der sollte vielleicht doch die Notwendigkeit einsehen, daß zum allgemeinen Wohle eingegriffen werden muß, damit nicht das wenige, was im Stadtinnern an Luft und Licht noch erhalten ist, bis zum letzten sonst zulässigen Quadratschuh der Überbauung geopfert wird.

Der Plan darf sich aber nicht damit begnügen, für die Erhaltung einiger Innengärten einzutreten, er muß auch auf die Schaffung von solchen hinwirken und sie mit Hilfe der rückwärtigen Baulinien da und dort im Stadterweiterungsgebiet zu erreichen suchen. Der Umfang solcher Gärten ist im allgemeinen recht mäßig angenommen, und bei einem Teil meiner Vorschläge handelt sich's nicht mehr so sehr um Gärten als um Wohnhöfe, in denen vielleicht ein paar Bäume angepflanzt werden können; bei sehr kleinen Baublöcken, wie sie im Plan nicht zu vermeiden waren, sind auch diese Höfe zusammengeschrumpft, so daß sie nur mehr die noch zulässigen Maße besitzen und die rückwärtige Baulinie bloß zeigen soll, wie die Überbauung eines solch kleinen Blockes gedacht ist.

Was übrigens die rückwärtige Baulinie anlangt, so will mit ihrer Anwendung stets eine Beschränkung der Bebauungsdichtigkeit erreicht werden, und sie kann niemals dazu dienen, um eine stärkere Ausnützungsmöglichkeit herbeizuführen, als die Bauordnung sie zulassen würde. An einigen von den Treppenwegen wird das sowieso kommen müssen, denn es dürfen dort, wie schon gesagt worden ist, selbständige Bauten nicht errichtet werden; es kann also nur in dem Maße an ihnen gebaut werden, als es die Bestimmungen und der Sinn der Bauordnung in ihrer Auwendung auf jene Straßen zulassen, welche durch Treppenwege miteinander verbunden sind oder verbunden werden sollen. Dabei kann es sich nur um Flügelbauten oder Rückgebäude handeln, und deren Entwicklung längs eines Treppenweges wird zwar von dessen Längenausdehnung, hauptsächlich aber davon abhängig sein, ob dieser Weg zwischen geringer oder stärker ansteigendem Gelände in die Höhe zieht.

Je geringer die Steigung auftritt, um so eher wird es angebracht sein, in dem an solchem Treppenweg liegenden Baublock größere befahrbare Hofräume zu schaffen, welche den Bau bewohnbarer Rückgebäude oder solcher Flügelbauten gestatten, die ihrer Tiefenausdehnung halber den Rückgebäuden gleichzuachten sind. Je größer dagegen die Steigung ist, desto weniger leicht und lohnend wird die Schaffung größerer Hofräume sein. Diese werden vielmehr auf ein geringes Maß gebracht werden und — je nachdem das Gelände, dem sie sich zweckmäßigerweise anschmiegen sollten, steigt oder fällt — höher oder tiefer zu liegen kommen als die Straße, zu der sie gehören. Zufahrten werden sie daher nur in seltenen Fällen erhalten und deshalb auch die Bedingungen für die Errichtung bewohnbarer Rückgebäude oder tieferer Flügelbauten nicht erfüllen können.

Für die Tiefe solcher Flügelbauten wird übrigens, da die bayerische Bauordnung ohne weiteres greifbare Bestimmungen nicht enthält, die Festsetzung von Höchstmaßen durch ortspolizeiliche Vorschrift empfohlen.

Zu dem früher erwähnten Straßenzug Landauer Straße usw. — Streckenüberquerung, der eine wesentliche Entlastung der Hauptstraße bringen soll, ist hinsichtlich dieser Talüberschreitung auf einen Vorschlag verwiesen, der schon im Plan von 1891 auftritt. Er ist später geändert worden, bildet aber beide Male eine Verlängerung der Gasstraße. Ursprünglich von der Schachenstraße weg bis zum gegenüberliegenden Hang geradlinig gedacht, soll die Überquerung nach dem stadtbauamtlichen Plan mit einer scharfen Kurve erfolgen und den Hang in einer kurzen, teilweise schon bebauten Straße treffen, die in ihm zur Ecke Pasquaistraße—Wittelsbacher Straße aufsteigt und etwa 170 m näher an der Stadt liegt.

Das bedeutet in gewisser Hinsicht eine Verbesserung, diese ist aber insofern teuer erkauft, als die Einmündungsstraße in ihrem fertiggestellten oberen Teil eine Steigung von etwa 9 Prozent aufweist, und das ist für eine Straße entschieden zuviel, welcher größere Verkehrsbedeutung zukommt, und die, wie beabsichtigt ist und voraussichtlich auch nötig wird, noch dazu eine Trambahn in sich aufnehmen soll. Seit dem Bau der Südstraße, der Gerichtenstraße und der Fahrstraße ist eine andere, d. h. bessere, Einmündungsstelle nicht mehr möglich, die früher und vorausgesetzt, daß die Gelände- und nicht die Besitzverhältnisse das entscheidende Wort gehabt hätten, wenigstens für den Zug von der Gasstraße her, unschwer zu finden gewesen wäre. Mein Vorschlag kann deshalb nur dahin gehen, daß die namenlose Straße gehoben und ihr Gefälle auf etwa 6 Prozent verringert werde. Mehr wird unmöglich zu erreichen sein, und auch das würde schon wesentliche Veränderungen in der bisher angenommenen Höhenlageverhältnissen der Strecküberquerung bedingen.

Diese Überquerung der Strecke soll nach der bisherigen Annahme mittels einer Dammaufschüttung erfolgen. Das würde aber geradezu ein Unglück sein, wenn es zur Ausführung käme. Die ganze Sache besitzt nämlich nur dann den erhofften Wert, wenn die Gefällsverluste nicht allzu große und die Steigungsverhältnisse nicht sonderlich ungünstig werden. Soll das aber geschehen, so wird die Dammaufschüttung eine sehr hohe, schneidet das Strecktal von seinem Ausläufer zur Stadt völlig ab, und die Fahrsche Fabrik und das ganze, tiefliegende Industriegebiet im ältesten Teil der Stadt sind noch mehr eingesackt und werden daher am so notwendigen Luftzu- und -abfluß noch mehr behindert. Die große Fahrsche Fabrik käme geradezu in ein Loch zu liegen, von dem es nach allen Seiten in die Höhe geht.

Das wird sich aber nur erreichen lassen, wenn auf den Damm verzichtet wird, und wenn an seine Stelle ein Viadukt tritt, von dem ich mir denke, daß er das Tal mit weitgeöffneter, leichter Bogenstellung übersetzen soll. Er würde nicht nur zulassen, daß die Gefällsverluste erheblich geringer werden als beim Damm, sondern auch den gesundheitlichen

Forderungen gerecht werden, die für den stadtseitigen Streckausläufer und für die ganze Stadt erhoben werden müssen. Daß ein solches Bauwerk auch noch andere Vorteile brächte, die ich in der besseren Bildwirkung und in einer jedenfalls erfreulicheren Abwechslung erblicke, wird wohl zugegeben werden.

Da die Geländeverhältnisse das gar nicht anders zulassen würden, sind diese vielen Fabriken, rund 200 Schuhfabriken, und deshalb auch das meiste, was für sie schafft und an eingesessenem Handel und Gewerbe für sie tätig ist, über die ganze Stadt verbreitet, und der Hauptsache nach wird es auch für alle Zukunft so bleiben müssen. An eine strengere Scheidung in große Industriegebiete und große Wohngebiete, wie sie sonst zumeist gefordert wird, kann hier also nicht gedacht werden; wohl aber besteht mit der fortschreitenden Entwicklung der Industrie die Notwendigkeit, wenigstens einige Teile des Erweiterungsgebietes für ein ruhigeres Wohnen auszuscheiden und gerade dazu sind Möglichkeiten vorhanden und sie drängen sich auf, wie das nicht leicht in einer anderen so stark ausgesprochenen Industriestadt der Fall sein wird.

Der Anschauung, daß die Hügel für solche Wohnsiedlungen am geeignetsten seien, wird im allgemeinen wohl zugestimmt werden — nicht nur wegen der zweifellos besseren Luftverhältnisse usw., sondern auch deshalb, weil sie auf alle Zeiten hinaus nicht oder nur in geringem Maß von geräuschvollem Durchgangsverkehr betroffen werden können.

Als solche Wohngebiete sind außer Teilen des Schachen namentlich das Gelände südwestlich der Strecküberquerung sowie die Husterhöhe und der Horeb gewürdigt. Einige von ihnen stoßen an begrünte Halden, die nicht bebaut werden sollen, und die dereinst — durch weit auseinandergezogene Fußwege zugänglich gemacht — als Erholungsstätten ausgebildet werden können. Als Übergang zu den grünen Hängen wäre die einreihige Bebauung am besten, durch größere Gebäudeabstände unterbrochen. Besonders die Täler, welche den zungenförmigen Horebausläufer „Im Gefäll" einschließen, sollen dem Dienst der Schönheit und der Gesundheitspflege erhalten werden.

Aus diesem Grunde scheint der Horeb für eine stärkere Aufnahme von Industrie nicht geeignet, und wenn er auch in den stadtseitigen, bisher bebauten Teilen mit ihr durchsetzt ist, so müßten diese doch die Grenze dafür bilden, und von der Paquéschen Fabrik weg sollten wenigstens die Landgrafenstraße mit ihrer Verlängerung über einen Treppenweg bis zur Kirche und der Straßenzug hinunter zum Friedhof mit Einschluß der Vogesenstraße und der Lindenstraße der Industrie verschlossen und alles ostwärts davon liegende als reines Wohngebiet ausersehen werden. Als solches ist schon bisher die Gegend unter- und außerhalb des Friedhofes, die Hohenzollernstraße und die Landauer Straße mitsamt dem Hännchen bestimmt gewesen. Das wird wegen der Geländeverhältnisse wohl auch nach dem Bahnbau so bleiben und wäre schon deshalb sehr zu wünschen, weil bei Fortsetzung der dortigen Entwicklung, bei der es sich zumeist um den Bau von Familienhäusern mit geräumigen Gartenanlagen handelt, der mit der künftigen Bahn in Pirmasens Ankommende einen ganz anderen Eindruck von der Stadt empfangen wird, als es jetzt der Fall ist, und auch wer nur vorüberfährt, wird sich den günstigen Eindruck bewahren, den die Stadt und ihre Umgebung dann auf ihn machen muß.

Südlich der Strecküberführung sowie auf der Husterhöhe sind Kirchen zu denken. Ebenso war von den beiden Kirchen die Rede, für welche Bauplätze seit längerer Zeit bestimmt sind, und deren eine an die Karolinenstraße kommt, während die andere auf dem Kaiserplatz errichtet werden sollte. Auf dem Horab ist zwar das Pfarrhaus von der Kirche durch eine Straße getrennt gedacht, dabei aber doch durch einen Übergang verbunden, und auf der anderen Seite der Kirche sieht der Plan den Anbau eines öffentlichen Gebäudes oder, wenn das untunlich wäre, den von guten Privathäusern vor; ähnliches Anbauen wünscht der Plan auch für die Kirche, die auf der Husterhöhe erstehen soll.

Weniger bestimmte Vorschläge wurden für die Schulhäuser gemacht. Sie sind im allgemeinen weder im Grundriß der Stadt noch in ihrer Umrißlinie von der Bedeutung der Kirchen oder sollten es wenigstens nicht in deren Maße sein, und ihre Lage voraus festzusetzen, ist daher nicht so notwendig als bei diesen.

Als Geschäftsviertel ist heute schon die Hauptstraße mit einem Teil der Schloßstraße anzusprechen; mein Plan bringt hierin keine Änderung. Reines Industriegebiet soll nur der Gürtel um den Schachen werden, von dem ich mir vorstelle, daß er mit der geplanten Industriebahn verläuft.

Alle übrigen Stadtteile würden als gemischte Industrie- und Wohngebiete zu gelten haben. Dabei wäre aber noch zu verlangen, daß jene ihrer Teile von lärmender Industrie frei bleiben, die an den über sie gestreuten Grünflächen liegen; nur so kann diesen — wenn sie nicht sowieso schon innerhalb der Wohninseln auftreten, von denen vorher die Rede war — wenigstens einigermaßen die Eigenschaft als Erholungsstätte zukommen, welche sie doch erfüllen sollen.

Von den öffentlichen Anlagen werden einige Spielplätze ins Auge fallen, von denen zwei, jene auf der Husterhöhe und auf dem Kirchberg, neben Schulgärten und der dritte, auf dem Horab, in einige Entfernung von einem solchen zu liegen kämen. Für ihre Wahl war außer der Bodengestaltung eine möglichst gleichmäßige Verteilung über das Stadterweiterungsgebiet bestimmend. An einen Spielplatz sollte auch beim westlichen, außerhalb des Planes liegenden Teil des Schachen gedacht werden. Bei sehr starker Entwicklung der Stadt würden für die Anlage größerer Spielplätze usw. auch die in betracht kommen, die sich nicht zur Bebauung eignen und über den im Plan angegebenen Umfang hinaus keinesfalls bebaut werden sollten.

Daß der Friedhof, dessen Auflassung bevorsteht, nicht der Bebauung zugeführt werden soll oder — etwa mit einem öffentlichen Gebäude — nur in einem Umfang, der die vorhandenen Begräbnisplätze nicht berührt, muß schon aus Pietät verlangt werden. In einigen Jahrzehnten kann ein gutgelegener Erholungsplatz daraus geworden sein, der nach seiner Größe diese Bezeichnung wirklich verdient, und noch später wird nur ein oder das andere efeuumwachsene Denkmal an seine einstige Bestimmung erinnern. Wo irgend die Möglichkeit besteht, sollte im Baulinienplan auf die Erhaltung der Friedhöfe für solchen Zweck hingearbeitet werden.

Daß die Vorgärten vor allem dazu dienen sollen, bei geringer Straßenbreite Licht und Luft in erhöhtem Maße zuzulassen und in manchen Fällen geeignet sind, Schutz vor Staub und Geräusch zu schaffen, braucht nicht weiter ausgeführt zu werden. Das gilt aber nicht nur für Straßen, sondern auch für Plätze, und wenn da oder dort die Wahrscheinlichkeit besteht, daß ein solcher später zu beschaffen

ist, so empfiehlt sich auch dafür die Anordnung von Vorgärten. Zu diesen wichtigen Aufgaben gesellt sich eine andere, die in den Städten der Ebene nur selten auftritt und kaum jemals die Bedeutung wie in Pirmasens besitzt, nämlich die, ganz wesentlich zur Sicherung des Verkehrs beizutragen. Nicht unwichtig ist übrigens auch die Einfügung von Vorgärten zum Zwecke der Erhaltung guter Blicke.

Die bergseitige Anordnung erschwert unter Umständen das Bauen von Vorgärten. Ich möchte aber auch nicht als Vorzug gelten lassen, wenn die talseitige ermöglichen soll, daß an der Rückfront um ein Stockwerk oder noch höher gebaut wird als an der Straßenfront; das ist durchaus nicht einwandfrei und kann namentlich recht schlimme Fernwirkungen verursachen. Im allgemeinen wird also empfohlen, die an einem Hang verlaufenden Straßen — sofern dort überhaupt Vorgärten anzulegen sind — nur mit schmalen solchen auszustatten. Dabei ist jedoch immer Rücksicht auf die Übersichtlichkeit zu nehmen und unter Umständen muß auch eine größere Breite verlangt werden, was dann hof- und gartenseitig von starker Wirkung sein wird und möglichst auszugleichen wäre (erhöhte Hoflage, Terrassenbildung, rückwärtiges Herunterziehen oder Hinaufschieben des Daches usw.). An den Bergseiten werden die Vorgärten meistens terrassenförmig auszugestalten sein, wie das in letzter Zeit wiederholt mit guten Lösungen geschehen ist. Empfohlen möchte aber werden, daß die Treppenanordnung bei den breiteren von ihnen nicht immer rechtwinklig von der Straße aus geschehen möge, sondern daß auch ein Anschmiegen an sie stattfinde.

Was nun den Erlaß ortspolizeilicher Vorschriften betrifft, so kann ein solcher auf Grund gesetzlieher Bestimmungen verlangt werden und er ist geboten, weil es nur mit seiner Hilfe möglich wird, die Absichten des Baulinienplanes in befriedigender Weise zu verwirklichen und zu verhindern, daß statt dessen die Ausführung ganz etwas anderes aus einem solchen Plan macht.

Unbedingt notwendig halte ich eine Bestimmung, wonach bei Baublöcken, welche ganz oder teilweise der Bebauung zugeführt werden oder auch nur in Bauplätze abgeteilt werden sollen, Bauplatzabteilungspläne und unter Umständen Bebauungspläne gefordert werden, mit deren Vorbescheidung gleichzeitig, sofern das nicht schon früher geschehen ist, die Bebauungsart festzusetzen wäre.

Die Gebäudehöhen und die Geschoßzahl sollen sowohl von der Straßenbreite und der Verkehrsbedeutung einer Straße als der Bebauungsart abhängig sein, der Gebäudeabstand von der Höhe und Länge der Gebäude oder der Gebäudegruppen. Empfohlen wird eine Bestimmung über den Lichteinfall.

Besondere Anordnungen werden hinsichtlich der Ausnützung des Dachgeschosses zu Wohnzwecken, sowie eines allenfallsigen Kellergeschosses zu treffen sein. Auch eine Bestimmung wegen der zulässigen Anzahl von Wohnungen an einem Treppenhaus wäre in Erwägung zu ziehen. Hinsichtlich der Errichtung von bewohnbaren Rückgebäuden und der Frage, was als solches zu gelten hat, sollen besondere Bestimmungen getroffen werden, ebensolche wegen der Anordnung und der Größe von Hofräumen.

Bestimmungen über die Anordnung von Hausgärten (Innengärten) werden im allgemeinen mit der Festsetzung der Bebauungsarten für größere Baugebiete zu treffen sein; unter Umständen auch für einzelne Baublöcke oder Teile von solchen.

Die Anforderungen, welche im Interesse der schönheitlichen Ausgestaltung der Stadt bisher gestellt sind, sollen erweitert werden; ebenso und in möglichster Ausdehnung auf die ganze Stadt, die Bestimmungen über die Vorgärten, welche sich bisher nur auf bestimmte Gebiete und Bebauungsarten erstreckt haben. Bei Umbauten hätten im allgemeinen die gleichen Anordnungen wie bei Neubauten zu gelten. Hinsichtlich der Gebäude von öffentlichem Charakter und der Industriebauten wären Sonderbestimmungen zu treffen.

DIE VERWENDUNG DER FESTUNGSANLAGEN IM BEBAUUNGSPLAN.

Von Stadtingenieur K. Th. FISCHER, Mainz. Hierzu Tafel 46 und 47.

Bei der Aufstellung und Durchführung des Bebauungsplanes spielt die Beschaffenheit des Geländes eine große Rolle. Neben Rücksichten, die auf die Schaffung künstlerisch wirkender Baugruppen zu nehmen sind, neben gesundheitlichen Maßnahmen, die einer zweckmäßigen Verteilung der verschiedenen Bauweisen Rechnung tragen, und neben Verkehrsrücksichten, die eine leichte Durchdringung des aufzuschließenden Gebietes ermöglichen sollen, muß auch der Frage der Baureifmachung des Geländes eine besondere Aufmerksamkeit zugewendet werden.

Ein Bebauungsplan, der darüber hinwegsieht, hat bildlich gesprochen Fesseln an den Füßen, da die Übertragung des an sich vielleicht wohlgelungenen zeichnerischen Bildes in der Natur manchen Hindernissen begegnen wird. Je nach der gewählten Höhenlage des Straßennetzes können der Stadtverwaltung infolge der sich beim Straßenbau ergebenden Abtrags- oder Auftragsmassen große Kosten entstehen, welche die Anliegerbeiträge emporschnellen lassen, die ihrerseits den Hausbau verteuern und in hohen Wohnungsmieten ihren Ausdruck finden.

Die geringsten Baureifmachungskosten dürfte ein flach verlaufendes Gelände verursachen. Ein gleicher Kostenerfolg kann bei einem hügelig gearteten Gelände nur unter geschickter Ausnutzung der örtlichen Verhältnisse durch Anpassung an die Höhenkurven erwartet werden.

Während es sich bei Erweiterungen offener Städte in der Hauptsache um Gelände vorgenannter Art handelt, muß bei Festungsstädten noch etwas anderes, nämlich die Festungsanlage, Beachtung finden. Diese kann als ein willkommener Gast in dem der Bebauung zu erschließenden Gelände kaum angesprochen werden; denn die sogenannte neupreußische Befestigung zeigt sich nicht nur in der Wagerechten als ein breiter Gürtel von Hauptwällen mit basteiartig vor- und zurückspringenden Nebenwällen, sondern

verrät auch in der Senkrechten durch eine verzweigte Grabenanlage, deren einzelne Gräben Tiefen bis zu 10 m erreichen können, seine Anwesenheit. Bei näherem Zusehen beherbergen die sich nur wenig über das Vorgelände erhebenden Wälle in ihrem Innern aus kräftigstem Mauerwerk bestehende bombensichere Unterkunfts- und Lagerräume, während die die Grabenwände stützenden hohen Mauern mittlere Stärken von $2^1/_2$ m aufweisen.



Abb. 2. Massiv der Festungsmauer.

Nach den gleichen Grundsätzen sind die einzelnen Festen errichtet, die in einem Gürtel von 600 – 900 m Abstand den genannten Hauptwällen vorgelagert sind und im Grundrisse eine stumpfe Mondsichelform mit bedeckten Laufgräben und Schanzen bilden. Als weitere Eigentümlichkeit des Festungsgebietes zeigen sich mehr oder weniger wertvolle Baumbestände auf den Flächen der Feldbrustwehr.

Weil die zur Auflassung oder richtiger gesagt zur Niederlegung bestimmten Festungsanlagen das unmittelbar an die bewohnte Stadt angrenzende Gelände einnehmen, können diese bei Aufstellung des Bebauungsplanes nicht umgangen werden; vielmehr ist vom Standpunkte wirtschaftlicher, architektonischer und schönheitlicher Erwägungen die Frage zu prüfen, ob die Einebnung der Festungsanlagen ganz oder nur teilweise erfolgen soll.

Im ersteren Falle würde die Beseitigung der Gräben und Wälle zwar ein für das Auge übersichtliches und infolge seiner ebenen Gestaltung für die Bebauung günstiges Gelände ergeben. Das Bild erweist sich jedoch als ein trügerisches; denn das verfüllte Grabengelände ist der Feind jeden Anbaues. Häuser können in ihm nur mit besonderen Sicherungen errichtet werden. Der Straßenbau hat trotz voraufgegangener schichtenweiser Abstampfung und Abwalzung mit Setzungen noch auf Jahre hinaus zu rechnen. Beim Kanalbau sind die Röhren auf eine Kiesschicht zu lagern, welche bis auf den gewachsenen Boden der Grabensohle hinabführen soll. Gas- und Wasserleitungen müssen beim Durchschreiten des früheren Festungsgrabens aus Schmiedeeisen auf Unterfangungen gelagert werden, um die Bruchgefahr abzuwenden. Wenn also ein ehemaliges Festungsgebiet so mancherlei unerwünschte Spuren bei der Baureifmachung hinterläßt, so drängen die vorerwähnten Gesichtspunkte von selbst auf den Weg einer teilweisen Beibehaltung der Festungsanlagen.

Leider waren von einer Anzahl das Schicksal von Mainz teilenden Festungsstädten, die zur Auflassung bestimmt sind, deren Einebnungskosten nicht erhältlich. Um welche Erd- und Mauerabbruchmassen es sich aber allein bei einem Teile der Mainzer Stadterweiterung von 178 ha Größe handelt, kann aus dem Voranschlage des Städtischen Tiefbauamtes entnommen werden. Hiernach stellen sich: die Erdmassenbewegung auf 2081000 cbm und der Mauerabbruch auf 301000 cbm, während die baufertige Herstellung der Baublöcke in dem genannten Gebiete den Betrag von 3100000 Mk. ergibt.

Diese Zahlen gewähren einen Einblick in die Größe der baulichen Anlagen, welche die Militärbehörde zur Sicherung des Reiches errichtet hatte. Der Fortschritt der Zeit ist nirgends besser erkennbar als an der Umgestaltung der Stadtbefestigungen, die, von der malerischen mit Türmen und Zinnen bewehrten mittelalterlichen Stadtmauer ausgehend, unter dem Einflusse der Angriffswaffen die heutigen Formen angenommen haben.

Die schon erwähnte teilweise Beibehaltung der Festungsanlagen verschafft gegenüber der vollständigen Einebnung erfreulichere Ausblicke sowohl hinsichtlich der Kosten, wie der anderen Forderungen. Es kann natürlich nicht die Rede davon sein, den Bebauungsplan nach den Festungsanlagen einzurichten. Durchgehende Verkehrsstraßen, Geschäftsgegenden oder gar Industriesiedelungen haben nichts in dem zu erhaltenden Festungsgebiete zu suchen; wohl aber können Festungsteile, einem ruhigen Stadtviertel einverleibt, durch alte Grabenmauern, geschmückt mit Blattwerk, durch erhöhte, zu Aussichtspunkten oder Spielplätzen umgewandelte Basteien und durch Gräben, deren Flächen gärtnerich hergerichtet werden, eine stimmungsvolle Wirkung hervorrufen.

Der Wall ist an sich schon ein landschaftliches Motiv; er gibt die Grundlage für die ringförmig um die Stadt anzulegende „Promenade". Im Bestreben, ihn zu erhalten, sind Städte wie Soest, Lüneburg in öffentlichen Wettbewerben so weit gegangen, die Aufgabe zu stellen, Radialstraßen im Tunnelbau durch den Wall zu führen. Die Wallanlagen in Braunschweig sind zu einer Zierde der Stadt geworden. Es sei hier weiter an die glückliche Verwendung von Festungsgräben und -mauern in Dresden, Magdeburg, Bremen und anderen Städten erinnert.



Abb. 3. Typischer Festungsgraben.

Auch die Stadt Mainz hat in dem bereits im „Städtebau“ veröffentlichten, von Prof. Pützer (Darmstadt) entworfenen, im Städtischen Tiefbauamte von Baurat Willenz aufgestellten Bebauungsplan dieser Anschauung Rechnung getragen. Die Tafel 46 enthält einen Teil dieses Bebauungsplanes, nämlich denjenigen des Festungskernes, der Citadelle und des Cästrichgebietes. Es bezeichnen die dunklen Flächen die zu erhaltenden Festungswerke, die dicken schwarzen Linien die die Werke umfassenden hohen Festungsmauern, die Flächen die zu erhaltenden Festungsgräben und die weiter draußen als Grünanlagen gekennzeichneten Flächen den Promenadenweg um die Stadt, welcher im Zuge der ehemaligen Feldbrustwehranlagen verläuft. Die dazwischenliegenden Flächen endlich stellen neue Baublöcke dar im Gegensatze zu den dunkler getönten Flächen der Altstadt.

Die Citadelle selbst mit einer Gesamtfläche von über 5 ha Größe ist zunächst militärischen Zwecken vorbehalten. Ursprünglich von dem Kurfürsten Johann Schweikhard im Anfange des 17. Jahrhunderts nach der alten holländischen Befestigungsart angelegt, hat der Kurfürst Johann Philipp von Schönborn in der Mitte des 17. Jahrhunderts den weiteren Ausbau der Citadelle bewerkstelligt. Bezeichnend sind die vier Basteien, die mit ihren bis zu 10 m hohen Mauern als wuchtiges Massiv in den breiten Festungsgraben vorspringen (vgl. Textbild 2). Vermöge ihrer hohen Lage eröffnen sich von den Basteien prächtige Ausblicke auf Stadt und Rhein. Bei einer derselben, der Bastei Drusus, laufen die Fäden bis zurück in das römische Zeitalter; denn hier stehen die gut erhaltenen Reste jenes Denkmales, welches die Soldaten der römischen Legionen ihrem Feldherrn Drusus errichtet haben.

Ebenso wie die Citadelle bleiben weitere Festungswerke erhalten, die im Plane dunkel getönt sind und als Baublöcke die Nummern 80, 81 und 86 tragen. Die an die genannten Festungswerke anschließenden Grabenflächen sind der Stadt bereits vom Reiche übereignet und sollen zu gärtnerischen Anlagen Verwendung finden. Der Baublock 81 beansprucht besondere Beachtung, da er nach den vier Seiten von Festungsgräben (spätere öffentliche Anlage) eingefaßt ist. Es sind hier Reihenhäuser von einheitlicher Bauart geplant, die sich auf die Grabenmauern aufsetzen sollen. Der verbleibende Innenhof wird nach der Straße eine Verbindung in Gestalt einer Grabenbrücke erhalten. Die Frage der Heranziehung des genannten Baublockes zu den Straßen- und Kanalbaukosten bildet einen Gegenstand der Verhandlung zwischen Reich und Stadt. Im Baublocke 80 sollen die zu errichtenden Gebäude ebenfalls aus den Festungsmauern herauswachsen. Nach dem Entwurfe des Prof. Pützer war für den Baublock 86 (ehemalige Bastei Alexander) als Bekrönung eine einheitliche Baugruppe in Aussicht genommen. Der Gedanke ließ sich nicht verwirklichen, und es sind statt dessen auf der Hochplatte des Blaublockes mehrere Einzelhäuser entstanden, deren Architektur stimmungsvolle Anlehnungen an den Festungsmauermassiv zeigt (siehe Tafel 47). Den typischen Festungsgraben mit Mauer zeigt noch Textbild 3.

Wenn das kundige Auge sich auch aus einem Bebauungsplane ein allgemeines Bild der zukünftigen Bebauung zu geben vermag, so wird dem Plane aber erst durch die zugehörigen Baubestimmungen Leben eingehaucht. Diesen ist zu entnehmen, daß in den an die Altstadt angrenzenden Baublöcken geschlossene Bauweise, im übrigen offene Bauweise, und zwar als Einzel- oder Doppelhäuser als Landhäuser, vorgesehen ist. Die Bebauungsdichte in den Baublöcken für offene Bauweise beträgt höchstens 40%, ausgenommen bei Grundstücken an zwei Straßen, die sich im spitzen Winkel von 50° schneiden, bis zu 60%. In den auf den Festungsgraben der Citadelle aufstoßenden Baublöcken können die Häuser auf die Grabenmauern gestellt werden, die Grabenwand gilt alsdann als rückwärtige Bauflucht. Außerdem sind in diesen Baublöcken die Stützmauern des Festungsgrabens in das Eigentum der angrenzenden Baugrundstücke aufzunehmen und von den Eigentümern zu unterhalten. Die Häuser sind auch nach dem Graben zu architektonisch auszubilden, ein Hinweis auf den künftigen Charakter des Citadellengrabens als öffentliche Anlage.

Aber nicht nur an dem Graben, auch an den Straßen 20 und 22 können die Häuser auf vorhandene Festungsmauern ohne Einhaltung eines Vorgartens unmittelbar an die Straßenflucht gestellt werden. Außerdem gilt für die Baublöcke 10 bis 15 die Bestimmung, daß die Gebäude einen Abstand von mindestens 5 m von allen Baublockgrenzen einzuhalten haben, welche Fläche als Vorgarten zu behandeln ist. Durch

letztere Maßnahme wird bei den an den Promenadenweg grenzenden Baublöcken erreicht, daß auf Privatgebiet ein gärtnerischer Streifen längs des Weges verbleiben muß. Zulässig sind in den Baublöcken für offene Bauweise außer dem Keller zwei volle Geschosse und ein ausgebautes Dach. Der Wich beträgt 4 m. Die Baublöcke entsprechen in ihren Abmessungen den Anforderungen der Besiedelung für offene Bauweise. Die Straßenbreiten haben ihrem Zwecke als ruhige Wohnstraßen gemäß geringe Breiten erhalten. Die Ausscheidung des Straßenlandes, das in den Besitz der Stadt übergehen wird, erfolgt gemäß Auflassungsvertrag mit dem Deutschen Reiche für das gesamte Auflassungsgebiet der Festung. Der Prozentsatz des unentgeltlich der Stadt zu überweisenden Straßengeländes stellt sich danach auf $33\,{}^1/_3\,{}^0/_0$.

Die Erhaltung alter Festungsteile war möglich dank dem verständnisvollen Entgegenkommen des Reichsausschusses, der Verwalter des dem Deutschen Reiche gehörigen Geländes ist. Nach dem Kriege kann hier eine rege Bautätigkeit, deren Anfang bereits gemacht ist, erwartet werden, infolge der günstigen Lage des Bebauungsgebietes, das im Norden an die bebaute Stadt unmittelbar angrenzt und im Süden von dem breiten Promenadengürtel umsäumt wird. Aber auch die glückliche Eingliederung der Festungswerke in die neuzeitliche Bebauung erhöht den Wert des Baugrundes und steigert den Genuß des Wohnens. Mit der Erhaltung der alten Mauern, Gräben und Basteien ist ein bleibendes, ehrwürdiges Denkmal aus großer, bewegter Vergangenheit geschaffen worden.

DER DEUTSCHE EHRENFRIEDHOF ZU BRÜSSEL-EVERE.

Von Gartenarchitekt LEBERECHT MIGGE, Hamburg-Blankenese. Hierzu Tafeln 48—50.

Vorbemerkung der Schriftleitung:

Der Entwurf des Herrn Migge wird auch in unserer Zeitschrift veröffentlicht, weil er nicht nur eine schöne, poetische Lösung der Aufgabe darstellt — in regelmäßiger, zum Teil schon durch vorhandene Gräber gegebener Anlage auf einem Stück Land, dessen Form die Führung krummer Parkwege zufällig mit sich gebracht hat, sondern auch zugleich eine Verbesserung des die Kreuzungsstelle der Parkwege vermittelnden öden kreisförmigen Platzes, und zwar durch seine Umgestaltung zu einem ausdrucksvollen Vorhofe des Ehrenfriedhofes, der damit aus der Umgebung würdig herausgehoben und dem Gesamtfriedhofe einen bedeutsamen Zielpunkt geben wird.

Damit braucht man sich noch nicht mit allen Einzelheiten einverstanden zu erklären, die sich wahrscheinlich auch noch bei der Ausführung weiterer Durchbildung zu erfreuen haben würden. Doch der Grundgedanke verdient wohl Verwirklichung. Auf der Tagung des Westfälischen Heimatbundes am 10. September d. Js. hat sich der Beigeordnete der Stadt Köln, Hauptmann Rehorst, als Bearbeiter der die Bestattung und Ehrung der Gefallenen betreffenden Angelegenheiten bei der Deutschen Verwaltung in Brüssel bekannt. Ihm möge daher die Förderung auch dieses Planes ans Herz gelegt sein.

* * *

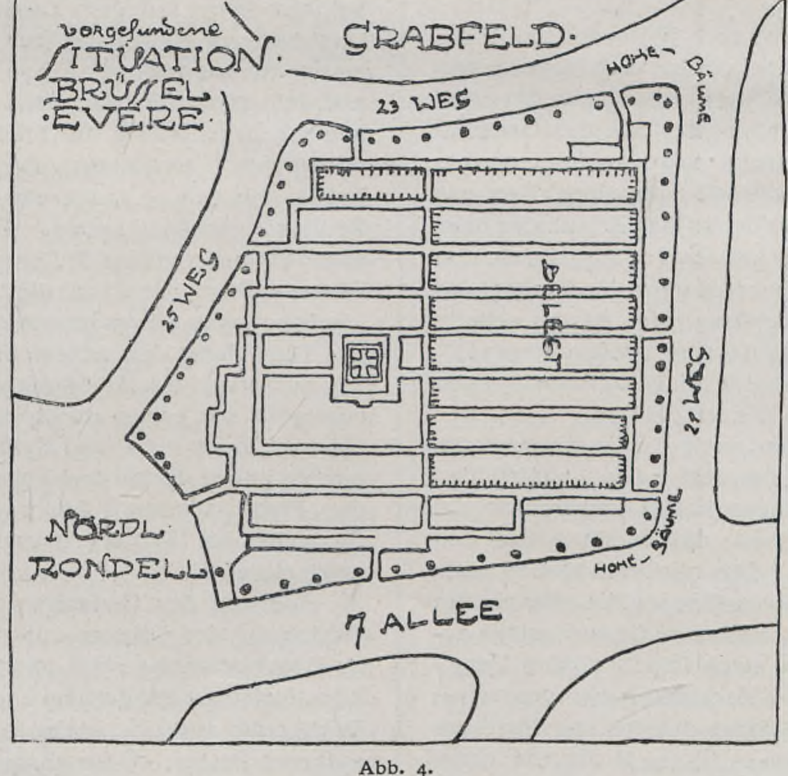


Abb. 4.

Daheim und in Feindesland, bei fast allen unserer Kriegerbegräbnisstätten strebt mit großer Kraft der Wille zutage, das Grab des Kämpfers und Kameraden auch äußerlich herauszuheben über Durchschnitt und Alltag.

Dieses Bestreben ist nicht nur schlechthin menschlich verständlich, sondern in höherem Sinne auch notwendig. Einmal für uns: Wir haben das natürliche Bedürfnis, diese heiligen Stätten uns und unseren Nachfahren in der Erinnerung rein und dauernd zu erhalten. Dann aber auch für die „anderen“: Diesen gegenüber stellen unsere Kriegergräber die erste und nach Ausdehnung und psychologischer Bedeutung auch auffallendste Gelegenheit dar, den wahren Geist der „Barbaren“ handgreiflich vorzuführen. Hier, jetzt schon ist die Möglichkeit da, für eine erste Tat der neuen Kultur, die wir auf den Trümmern der alten errichten können: Unsere Toten fangen seltsam wieder an zu leben!

Wir dürfen nicht nur zu siegen verstehen, sondern auch die gewaltige Verantwortung, die nach der geschichtlichen, nach der geistigen Rechtfertigung solcher Siege fragt; denn unser Kampf geht ja letzten Endes um geistige Güter. Wir kämpfen mit nichten um die politische Herrschaft über die Welt, wie uns unsere Feinde vorwerfen, aber um so heißer für ihre moralische und geistige Gesundung. Ja, wir kämpfen den edlen Kampf um die kulturelle Vorherrschaft in der Welt. Dieses „Imperium“ sollte allerdings von keinem Deutschen mehr geleugnet werden. Und weil wir das bekennen, deshalb dürfen und können auch die deutschen Kriegerfriedhöfe nicht weniger sein als die augenfälligen Belege der Führerbefähigung deutscher Kultur in der Kultur der Welt.

Die Gräber. Das einzelne Grab des Kriegers ist Inhalt und Ausgangspunkt. Auf dieses

bezieht sich schlechthin alles. Jedes Grab soll ein Blumenbeet sein und eine gewisse Anzahl Gräber der Kameraden immer ein Garten. Und da ihrer so viele sind, so entsteht, durch grüne Hecken getrennt, von Mauern geschützt und von den hohen Bäumen ringsum überragt, ein vielfaches Nebeneinander von Gärtlein, eines immer anders und schöner als das nächste. So unterscheide ich einen Garten der blauen Hornveilchen, einen der roten Nelken und einen der gelben Gauklerblumen. Und da die Blumenkönigin natürlich nicht fehlen darf, so haben wir auch gleich drei Rosengärten, einen ganz aus dunklen Rosen, einen aus rosafarbenen und einen aus weißgelben Rosen und anderes mehr.

Blumengärten. Immerhin, wenn nun diese Gärten auch zu ihrer Hauptblütezeit einen starken Eindruck von Blumenpracht und Fülle gewähren werden, und wenn auch ihre Ausstattung und Anordnung zueinander so gewählt ist, daß während des ganzen Wachstums immer einige Gärten zusammen blühen, so dürfen zu gewissen Zeiten bei den abgeblühten dennoch Leeren entstehen. Dem habe ich dadurch begegnet, daß ich einzelne Gräber mit einer Pflanzen- oder Blumenart besetze, die durch Form, Farbe oder Blütezeit zu der Ordnung ihres Gartens jeweils im harmonischen Gegensatz steht. Diese Gräber können die vorhandenen Offiziers- und Unteroffiziersgräber sein, es ist aber nicht notwendig. So enthält beispielsweise der Primelgarten als Frühlingsgarten rote Dahlien für den Herbst, der weiße Arabisteppich, aus dem während der Blüte rote Darwintulpen schießen, einige dunkelgrüne Epheubeete, sowie Herbstzeitlosen, und alle Rosengärten haben Lilien, die Rosen, weiße und der gelbweiße orangefarbene Lilien.

Diese Einsprengungen in den Sondergärten stellen gleichzeitig auch die Verbindung mit den Nachbargärten her, so daß also das ganze Gartengefüge zu jeder Jahreszeit als ein einheitlicher Blumengarten erscheinen wird. Diese Fülle soll sich zu einer förmlichen Hochzeit der Blumen steigern, wenn an den Hecken (aus Ilex oder Taxus) Sonnenblumen — auf jedem Grabe eine — und an dem Laubengang hundertfach Kressen erblühen.

Laubengang und Terrasse. Während nun die Wirkung der Einzelgärten nacheinander kaleidoskopartig sich dem Besucher von dem schattigen, von blauen Glyzinen und rosa Rosen überrankten Laubengang, die das Grabfeld an seiner Südseite abschließt, entrollt, soll man den Gesamteindruck der Blumengräber jederzeit von einer Terrasse haben können, die sich in der Südecke des Friedhofes über den Gärten erhebt. Dient jener untere Zugang durch den etwas vertieften Laubengang der technischen Bedienung des Grabfeldes und dem einzelnen Leidtragenden der zu seinem Grabe will, so dient diese Terrasse dem großen gemeinsamen Schmuck für Aufzüge und festliche Veranstaltungen durch Vereine und militärische Körperschaften.

Das Denkmal. Deshalb hat auch das an dieser Stelle zu planende Denkmal auf der Terrasse seinen natürlichen Platz. Es wird solche Abmessungen haben und sich so viel über der Terrasse erheben müssen, daß es diese und den Grabraum darunter beherrscht. Die mir vorliegende erste Entwurfsskizze des Herrn Professor Klimsch ist offenbar im Hinblick auf eine wesentlich bescheidenere Gesamtanlage erdacht. Einen Teil seiner Motive habe ich in meiner Denkmalsskizze verwertet, die, ohne dem Bildhauer vorgreifen zu wollen, im übrigen nur als Maßstab dienen mag für einen neuen Entwurf, den Herr Professor Klimsch für die neue, ihm bis dahin unbekannte Gesamtanlage gewiß gern fertigen wird. Das Wesentliche meiner Anregung liegt darin, daß das Denkmal nicht zu sehr frontal entwickelt werden möchte, vielmehr gewissermaßen spiralig: die einzelnen Motive sollen sich als Inschriften, Brunnen, Kreuz, Reliefs und Adler an den Block gewissermaßen heraufranken, der Modellierung des Geländes und dem Beschauer entsprechend, der die übereinander gelagerten Terrassen ersteigt. Bei meiner Anregung gipfeln sie in einer aus dem Stein wachsenden durchbrochenen Krone in Dornen und Rosen — als Sinnbild deutscher kaiserlicher Macht, — Ehre und Würde. Aber wie gesagt, ich möchte der Phantasie des berühmten Künstlers nicht vorgreifen, der hier gewiß eine die Zeiten überdauernde Form zu finden wissen wird, wie es der Bedeutung dieser Stelle entspricht.

Der Vorhof. Als äußerliches Sinnbild des ganzen Ehrengartens soll dieses Denkmal aber auch nach außen wirken. Da es aber gegenüber dem geplanten, mächtigen, alle Maßstäbe zerschlagenden Rundplatze des Friedhofplanes völlig versagen würde, ist mitten aus diesem Platz ein gesonderter, heckenumschlossener und mit Zypressen geschmückter Vorhof herausgeschnitten, um den der öffentliche Friedhofsverkehr herumgeführt wird. Der schafft für die Würdigung des Denkmals nun erst die richtigen Standpunkte und dient gleichzeitig der ungestörten Abwicklung bei Gedenkfeiern mit Vorfahrten, Massenbesuch usw. Dann abgeschlossen, soll der allgemeine Fußverkehr über diesen Hof im übrigen verstattet sein.

Technische Anlage und Pflege. Das vorhandene Grabfeld hat mein Entwurf so benutzt, daß nur wenige Umbettungen in Frage kommen. Dagegen gewährt er, nach dem Stand der mir seinerzeit übersandten Unterlagen noch rund 110 Neubelegungen. Das wird hoffentlich genügen. Im Notfalle ist der geplante Vorhof für die würdige Aufnahme weiterer Gräber leicht herzurichten.

Die einzelnen Gräber selbst sollen am Wege jeweils durch ein Schildchen bezeichnet werden. Die Nummer des Schildes kehrt auf dem Tafelpaar wieder, das am Ende des Gartenweges als Pfeiler mit Kreuz aus der Umfassungsmauer herauswächst. Diese Bestattungsart habe ich auch aus dem großen Ehrengarten der Marine in Wilhelmshaven, den ich gegenwärtig ausführe, als ebenso zweckmäßig wie wirkungsvoll vorgesehen. Die vorhandenen schlichten grauen Kreuze bleiben so lange vor der Hecke stehen, bis sie das Zeitliche gesegnet haben. Für weitere Inschriften, Widmungen und sonstige Stiftungen von privater Seite, etwa in Plakettenform, ist dann die Terrassenmauer innerhalb des Laubenganges die gegebene Gelegenheit.

Die Pflege der Anlage ist verhältnismäßig einfach, da ich nur ausdauernde Pflanzen benutzt habe. Sie geschieht späterhin am besten durch einen invaliden, unverheirateten Gärtner, dem man ein kleines schmuckes Obdach in der nordöstlichen Ecke des Friedhofes schaffen kann, wie es der Plan andeutet. Am Vorhof ist die höchste Terrasse für schlechte Witterungsverhältnisse usw. als Unterstand ausgebildet.

Man hat den Gedanken aufgeworfen, daß der jetzt zur Bestattung der Krieger auf dem Brüsseler Zentralfriedhofe zu Evere gewählte Platz gänzlich ungeeignet zu irgendeiner künstlerischen Steigerung und demnach die Frage nach der Wahl einer anderen, geeigneten Stätte in Brüssels Umgebung aufzuwerfen sei. Ganz abgesehen von den nicht unbeträcht-

lichen Kosten und technischen Schwierigkeiten der Umbettung einiger hundert Leichen, halte ich auch äußerlich den Platz selbst nicht für ungeeignet, im Gegenteil:

Gewiß, der Zentralfriedhof Brüssel-Evere ist eines der schrecklichsten Gebilde, die ich in seiner Art in Europa kenne. Er ist ganz und gar nicht der Ausdruck der guten belgischen Bauüberlieferung oder gar flämischer altbewährter Kunstgesinnung. Man erkennt ein wenig mißverstandene deutsch-moderne Friedhofsbewegung, ansonsten, soweit das Auge sieht, nur Pariser Abklatsch um 1900. Es ist gut (besser: schlecht) französischer Kulturboden, auf den wir in Evere stehen, und das ist es, was dieser Stätte seine verhältnismäßige Bedeutung gibt; denn als eine, alles in allem, echt welsche „Kulturleistung" wird dieser große Friedhof der beste Rahmen für eine echte deutsche Leistung sein, die mit unserem Ehrenfriedhof hier möglicherweise erstehen könnte. Inmitten dieser Wüste aus Stein und Grün und Formlosigkeit müßte eine künstlerische Tat, hier in Brüssel, dem geistigen und verkehrstechnischen Mittelpunkt eines großen Kreisausschnittes der zivilisierten Welt, wie ein Plakat des Deutschtums wirken.

Mit der Gestaltung unserer Kriegerfriedhöfe beginnt noch mitten im Sieg der Schlachten bereits der zweite große Kampf, in dem die Welt nun auch schöngeistig bezwungen werden will. Bei vielen dieser Städte, ja, bei den meisten genügen die oftmals reizvollen Zeichen der Liebe, die Kameraden und Heimat um die Gräber flechten. An ein paar Punkten in West und Ost und Nord und Süd aber muß die ganze Kraft zusammengefaßt werden zur ausdrucksvollen gesteigerten Gestaltung — für uns und für die anderen. Brüssel-Evere aber ist meiner Meinung nach ein solcher Punkt.

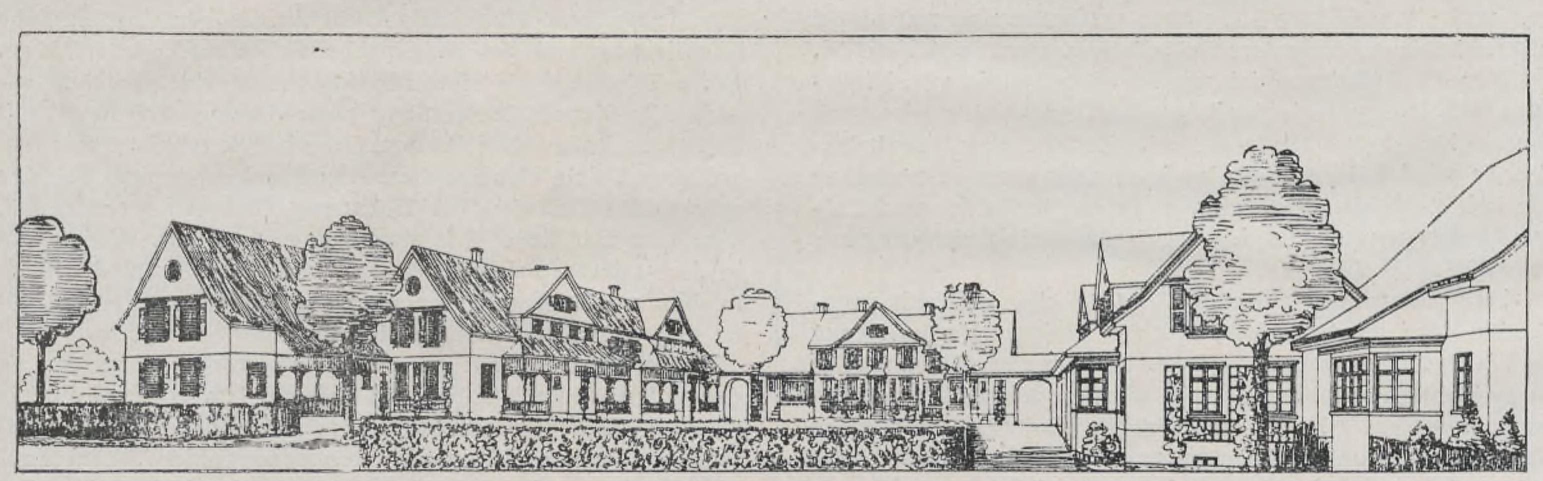


Abb. 5. Spielplatz am Hohenberger Weg.

VORSCHLAG ZUR BESIEDELUNG DES LENNEPER HOFES.

Von ARTHUR SCHMIDT, staatlich geprüftem Baumeister, Lennep. Hierzu Tafeln 51—54.

Die hier veröffentlichte Arbeit entstand in der Zeit von Mitte 1915 bis Anfang 1916, und zwar aus eigenem Antriebe. Sie will eine Kriegsarbeit sein und den Beitrag eines mit den Verhältnissen einer kleinen Industriestadt vertrauten Technikers zur Kleinwohnungsfrage darbieten, wobei besonders an die Begründung von Heimstätten, mit Grundstücksgrößen von $^1/_2$ Morgen und weniger gedacht ist. Der Aufgabe liegt ein Vorhaben der Stadt Lennep zugrunde, demzufolge sie im Jahre 1911 auf Veranlassung des Bürgermeisters, Herrn Stosberg, ein im Südosten der Stadt, nicht allzuweit vom Mittelpunkt gelegenes Ackergut von 6661 Quadratruten Größe, den sogenannten „Lenneper Hof", kaufte, um damit ein geeignetes Gelände für eine, der Nachfrage entsprechend, nach und nach auszubauende Kleinwohnungssiedlung zu gewinnen. Bei den sich an den Lageplan anschließenden Vorschlägen zu verschiedenen Haustypen ist aber nicht nur an den Lenneper Hof gedacht, vielmehr auch an die technische Lösung der Heimstättenfrage nach dem Kriege ganz im allgemeinen. In großstädtischen Siedelungen kann man viele gleichartige Haustypen aneinander reihen; in Kleinstädten muß man eine Auswahl bieten. Die geringere Nachfrage zwingt hier dazu, das Angebot möglichst vielseitig zu gestalten.

Die beiden Zufahrtstraßen, Schneppendahler Weg und Talsperrenweg (vgl. den Lageplan, Tafel 51), die das Gelände im Osten und Westen begrenzen und mit Lennep verbinden, sind vorhanden, ebenso im Süden der Hasenberger Weg, der Anfang einer Höhenstraße, die als mit Bäumen bepflanzter Spazierweg in Zukunft nach Westen fortgeführt werden soll, bis zur Provinzialstraße von Lennep nach Born. Sie wird auch in Zukunft keinen durchgehenden Fahrverkehr haben, ist also eine Wohnstraße.

Beide Zufahrtstraßen überschreiten die Eisenbahnlinie Lennep-Krebsöge in Gleishöhe, und es haben sich daraus schon Unzuträglichkeiten ergeben, besonders nachdem in den letzten zehn Jahren eine Rentengutsiedelung und sonstige Häuser am Talsperrenweg entstanden sind. So ist durch das Zusammenwirken von Eisenbahn- und Stadtverwaltung der Plan einer Wegeüberführung über die Krebsöger Bahn an der Stelle zustandegekommen, wo der Talsperrenweg aus

ostwestlicher Richtung scharf in die nordsüdliche umbiegt. Zu dieser Überführung führt dann eine neue Verbindung von der Ringstraße, an der ein Platz angelegt werden soll (Textbild 6). Abgesehen von der Vermeidung von Unglücksfällen werden durch den Bau dieser Überführung die Zufahrtsverhältnisse wesentlich verbessert. Von Lennep kommend, muß ein Fuhrwerk jetzt zunächst von der Höhe hinunter ins Tal, wo das Krebsöger Gleis liegt; und nach dessen Überschreitung steigen die Straßen auf langer Strecke sehr steil an (meist 1 : 10).

Dies veranlaßte den Verfasser, dem von Schneppendahl (kleine ländliche Ortschaft) kommenden Fuhrverkehr die Richtung auf die neue Wegüberführung durch eine im wesentlichen ostwestlich verlaufende neue Straße zu geben, die den Lenneper Hof ungefähr in der Mitte durchschneidet. Diese Straße ist so geplant worden, daß sie ungefähr vom höchsten Punkt des Schneppendahler Weges ausgeht, um seine Steilheit zu vermeiden. Sie soll möglichst ohne Umweg und ohne größere Steigungen verlaufen und sich dabei in ihrer Linienführung dem Gelände anpassen. Vgl. Tafel 52.

Für die Fußgänger ist am Kreuzungspunkt von Eisenbahn und Schneppendahler Weg eine Überführung oder auch nur ein Drehkreuz angenommen. Entlang der Eisenbahnstrecke wird naturgemäß eine Verbindungsstraße zwischen den beiden tiefsten Punkten von Schneppendahler und Talsperrenweg vorzusehen sein, auch diese ein Zufahrweg zur neuen Wegüberführung.

Der vorhandene schmale Weg zu den Wirtschaftsgebäuden des Lenneper Hofes soll mit geringer Verbreiterung als Wohnstraße bestehen bleiben. Eine weitere Wohnstraße ist zwischen Hasenberger und Fahrweg, mit beiden gleichlaufend geplant. Einige abkürzende Fußwege, außerdem Heckenwege, um die Gärten zugänglich zu machen, die Anlage eines von Häusern umgebenen Spielplatzes am Hasenberger Weg mit Sonnenschein sind noch zu erwähnen; ein zweiter Spielplatz möge einmal das künftige kleine Schulhaus umgeben. Die vorhandenen beiden Teiche und die daneben und neben dem Hofe stehenden Bäume sollen erhalten bleiben; nur in dem Obstgarten, der sich jetzt an der Westseite des Hofes befindet, muß etwas gelichtet werden.

Das durch die geplanten Straßen aufgeschlossene Gelände soll nun in 12 Rentengüter zu 90 Quadratruten und 110 andere Heimstätten von kleinerem Umfang aufgeteilt werden. Ferner bleibt ein Grundstück von 170 Quadratruten übrig, das für einen Schulbau vorbehalten ist. Zu den Gebäuden des jetzigen Hofes, die zu Wirtschafts- und Geschäftszwecken umgebaut werden sollen, ist eine entsprechende Grundstücksfläche als Hof und Gartenland frei gelassen. Schließlich soll ein Grundstück nördlich des oberen Teichs, teils weil zu steil, teils aus Gründen, die nachfolgend angeführt werden, von der Bebauung frei bleiben. Der Gesamtflächeninhalt der 122 Heimstätten einschließlich der 170 Quadratruten des Schulgrundstücks und der 210 Quadratruten der Hofgebäude mit Zubehör beträgt rund 5000 Quadratruten, der des gesamten Straßenlandes und der Freifläche nördlich des Teichs 1661 Quadratruten.

Für den Ausbau der Straßen ist leichte Beschotterung mit beiderseitigen Gräben angenommen. Nur der das Grundstück durchschneidende Hauptweg soll bekieste Bürgersteige erhalten und teilweise mit Bäumen bepflanzt werden. Wasser- und Gasleitung sowie elektrischer Anschluß ist vorhanden. Ein Vorfluter fehlt. Die in kurzer Frist auszuführende Kläranlage der Stadt Lennep wird aber ihren Platz dicht an der Stelle finden, wo der Schneppendahler Weg die Krebsöger Eisenbahn kreuzt. Es liegt also die Möglichkeit einer Entwässerungsleitung ohne große Kosten vor.

Zunächst ist einmal angenommen, daß die Hausabgänge und Dachwässer, die auf den Rentengütern entstehen, auf dem eigenen Grundstück ihre Verwendung finden, bzw. versickern können. Die bisherigen Erfahrungen mit der fertig ausgebauten, daneben liegenden Rentengutssiedelung auf ähnlich steil abfallendem Gelände lassen diese Annahme zu. Die lehmige Beschaffenheit des Bodens würde aber bei den kleineren Grundstücken, besonders solchen in ebener Lage ein Versickern der Flüssigkeiten im Boden nicht zulassen, so daß für die Häusergruppe um den Spielplatz am Hasenberger Weg und die sämtlichen Häuser an der westöstlichen Hauptfahrstraße an eine gemeinschaftliche Abführung der Abwässer gedacht werden muß. Neben jeder Abortgrube ist noch eine Klärgrube mit Luftabschluß vorgesehen, und aus diesen soll ein Überlaufrohr in die gemeinschaftliche Kanalleitung und zur gemeinschaftlichen Senkgrube führen. Ein sehr geeigneter Platz für die Anlage einer solchen gemeinschaftlichen Senkgrube, unter Umständen noch mit Klärgrube, befindet sich in dem Grundstück, nördlich von dem größeren Teich, das aus diesem und anderen, später noch zu erörternden Gründen der Bebauung entzogen werden soll. Von hier aus ließe sich etwa zutage tretendes Wasser gut in den unteren Teich leiten und von dort durch ein Rohr, in dem nördlich davon neugeplanten Fußweg liegend, bis zu dem vorhandenen Durchlaß im Eisenbahndamm.

Rechnet die Stadt Lennep aber auf eine Bebauung an den vorhandenen Straßen von genügendem Umfang und in nächster Zeit, so wäre die Anlage eines engen, nur für Abwässer dienenden Kanals im Schneppendahler Weg vorzuziehen, der schließlich die Überläufe der Klärgruben fast aller geplanten Häuser aufnehmen und die Flüssigkeiten in die städtische Kläranlage überführen könnte.

Als vorwiegende Bebauungsart ist, der Neigung der hiesigen Bevölkerung entsprechend, die offene Bauweise angenommen. Das Gelände steigt im östlichen Teil nach Süden hin zunächst steil an und liegt dann plötzlich ganz flach, zeigt eine ausgeprägte, westöstlich verlaufende Kante. Östlich von dem oberen Teich biegt diese Kante nach Süden hin um, ein scharfes Knie bildend, das durch die Bäume neben dem Teich noch besonders betont wird. Die westliche Geländehälfte dagegen wird durch eine große Mulde, die nach Norden abfällt, ausgefüllt. Diese Eigenart des zu bebauenden Gebietes gibt Veranlassung, im Osten an der Hauptfahrstraße eine mehr geschlossene Bebauung durch zweistöckige Häusergruppen vorzusehen, während die tiefer liegenden Einzelhäuser im Vorgelände eineinhalbstöckig bleiben sollen. Die jetzt vorhandene Kante wird dadurch erhalten. Die Wirkung bleibt nach erfolgter Bebauung eine ähnliche wie jetzt. Hieran soll auch die Freihaltung des Grundstücks nördlich vom Teich von der Bebauung mithelfen, indem das Knie, das hier Gelände und Baumwuchs im Zusammenwirken gestaltet haben, auch in Zukunft sichtbar bleibt.

Entsprechend sind, um auch hier die vorhandene Eigenart nicht zu verwischen, an den westlichen Teil der Fahrstraße, wo sie die große Mulde durchschneidet, niedrige, eineinhalbstöckige Doppelhäuser mit etwa je 10 m Zwischenraum geplant. Nur der Einmündung der vom Hasenberger Weg kommenden, ungefähr südnördlich verlaufenden Ver-

bindungsstraße gegenüber müßten etwas stattlichere Giebel-Doppelhäuser errichtet werden, die jedoch auch eineinhalbstöckig geplant sind. Nach Westen hin bildet das Nachbargelände, an die Mulde anschließend, von neuem ein scharfes Knie. Hier soll der in städtischem Besitz befindliche Baumbestand erhalten bleiben, für den von Lennep kommenden Beschauer die neue Siedlung von der alten Rentengutsiedlung trennend und doch die Linienführung der Hausreihen am Talsperrenweg und der neuen Fahrstraße verbindend und ausgleichend. Diesem Zwecke soll auch ein Haus dienen, das in der Achse der zur Wegeüberführung aufsteigenden Dammstraße an der Ecke von Talsperrenweg und neuer Fahrstraße geplant ist, aber nicht zum Lenneper Hof gehört.

Wenngleich das Einzelhaus bisher in Lennep bevorzugt wurde, ist doch im vorliegenden Fall, zum Teil aus Gründen der Verbilligung, besonders aber auch, um eine allzu große Zerrissenheit im Anblick der Siedlung zu vermeiden, dem Doppelhause der Vorrang zu geben. Hierzu sind verschiedene Lösungen hauptsächlich aus dem Grunde versucht, um den Wohn- und Schlafzimmern, je nachdem das Haus an der Nord- bzw. Südseite der meist westöstlich verlaufenden Straßen liegt, möglichst gute Besonnung zu gewährleisten. Die äußere Erscheinung der Häuser soll einfach gehalten werden, die Dächer mit dunklen Hohlpfannen zwischen Schieferrändern eingedeckt, die Wandflächen teils ganz, teils nur im Obergeschoß geschiefertwerden, mit weißen Fensterumrahmungen und grünen Läden. Es ist die einfache bergische Art, wie sie, aus der Zeit der Großväter (um 1840) stammend, noch überall in den Straßen von Lennep und Umgebung zu finden ist.

Zu den einzelnen Haustypen übergehend, ist zunächst zu erwähnen, daß in Lennep seit den achtziger Jahren ein gemeinnütziger Bauverein besteht, der, abgesehen von einzelnen Versuchen, Einzelhäuser als Erwerbshäuser zu bauen, im wesentlichen den Bau von zwei bis zweieinhalbstöckigen Miethäusern gepflegt hat. Dabei hat sich herausgestellt, daß die Nachfrage nach Dreizimmerwohnungen bei weitem überwog. Vier Räume wurden selten, zwei Räume nur vereinzelt verlangt. Es handelt sich dabei um abgeschlossene Stockwerke, je eine Wohnküche und zwei andere Räume enthaltend, dazu ein Spülabort und eine Speisekammer.

Weniger die Bodenpreise als die ziemlich hohen Baukosten, die in Lennep und näherer Umgebung erforderlich sind, haben auf die Zimmergröße mindernd eingewirkt, und so ist es im Laufe der Jahre zur Festlegung einer durchschnittlichen Zimmergröße von 13 qm gekommen. Eine solche abgeschlossene Wohnung von drei Räumen enthält also einschließlich Küche etwa 39—40 qm Wohnfläche, abgesehen von Flur und Nebenräumen. Sie erfordert eine jährliche Miete von etwa 260 Mk., d. h. 86 Mk. das Zimmer, oder 6,50 Mk. für das Quadratmeter Wohnfläche gerechnet. Das Dachgeschoß der Miethäuser enthält nur Trockenböden; im Keller sind für je zwei Familien gemeinschaftliche Waschküchen angelegt.

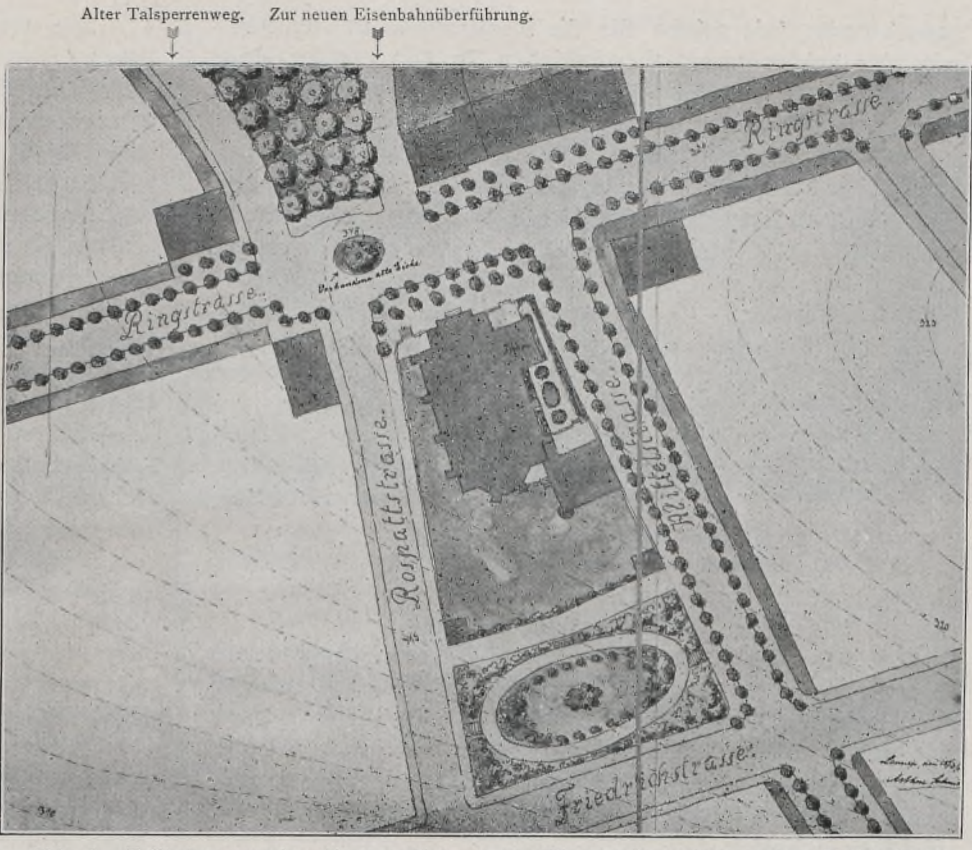


Abb. 6. Teilbebauungsplan für den Platz an der Ringstraße und der neuen Verbindung zu der Bahnüberführung des neuen Talsperrenweges.

In den letzten zehn Jahren wurde nun mit Hilfe der Generalkommission eine Rentengutsiedelung in Lennep angelegt. Hier war mit einer ganz anderen Art von Bewerbern zu rechnen, vor allem mit einer größeren Kinderzahl. Die ersten Häuser hatten nur vier Räume, Stall usw.; allmählich entstand aber ein fünfräumiger Haustypus (einschl. Küche), wie er auf Tafel 53, a und b dargestellt ist. Der größeren Zimmerzahl entsprechend, ist hier die durchschnittliche Zimmergröße nur 11,76 qm. Die Gesamtkosten eines solchen fertigen Rentenguts haben bisher etwa 7500 Mk. betragen. Die jährlichen Unkosten des Inhabers an Zinsen, Tilgung, Steuern, Ausbesserungen usw. belaufen sich insgesamt auf 420 Mk. Hiervon sind als Ertrag des Gartens 50 Mk. abzuziehen, so daß eine jährliche Belastung von 370 Mk. übrigbleibt. Wird diese Summe durch die Wohnfläche 5 . 11,76 = 58,60 qm geteilt, so ergibt sich eine Miete von 6,3 Mk. für 1 qm Wohnfläche, in der aber eine Tilgungsrate eingeschlossen ist.

An den Grundrissen hat sich als Mangel gezeigt, daß das Wohnzimmer im Erdgeschoß vielfach nur als gute Stube benutzt wird und dann zu groß ist. Das Hauptschlafzimmer ist dagegen zu klein. Die Waschküche ist im Keller untergebracht, und dort müßte auch eine Badeeinrichtung ihren Platz finden. Es liegt nahe, von diesem Typus auszugehen, da Verfasser auch die Häuser des Gemeinnützigen Bauvereins und die Rentengutsiedelung entworfen und ausgeführt hat.

Tafel 53, c und d zeigt nun die Grundrisse eines Rentenguthauses von ähnlichen Größenverhältnissen wie der alte Typus auf. Hier ist jedoch die gute Stube in ihrer Größe eingeschränkt und dafür eine Wasch- und Spülküche mit Bademöglichkeit gewonnen. Das Schlafzimmer der Eltern ist größer und die Raumausnutzung wesentlich günstiger, obwohl die durchschnittliche Zimmergröße (ohne Spülküche) nur 11,04 qm beträgt. Derselbe Grundriß ist für ein Doppel-

haus benutzt, wie solche für die Rentengüter an der Südseite der beiden neuen westöstlichen Straßen geplant sind. Die Eingänge und Treppenhäuser liegen ungefähr nach Norden; die Zimmer haben Sonne.

Bei den Rentengütern am Hasenberger Weg führt der Zweck, die Zimmer gut besonnt zu haben, zu einer Änderung der Stall- und Eingangsverhältnisse. Hier ist auch im Erdgeschoß die alte Anordnung von Tafel 53, e und f beibehalten, indem aber der größere Raum als Wohnküche und der kleinere als Wasch- und Spülraum mit Bad dient. Es entstand so der Plan zu einem Doppelwohnhaus mit dazwischenliegenden Ställen. Die Gebäude sollen einen kleinen sonnigen Vorhof umgeben, der sich nach der Straße zu öffnet. Im ganzen sind nach dem Grundriß, also in dessen Größenverhältnissen und mit Stall, 18 Häuser geplant, abgesehen von den zwölf Rentengütern noch sechs weitere Häuser, diese sechs an der Hauptfahrstraße liegend.

Bei den Plänen zu den übrigen Heimstätten ist der Stall fortgelassen, dafür sind aber die Zimmer etwas größer gemacht. Hierzu nur ein Schaubild (Textbild 7, S. 89).

Das Kopfbild 5 (S. 85) veranschaulicht den Spielplatz am Hasenberger Weg Die Mütter können hier von den Veranden aus, mit ihrer Küchenarbeit beschäftigt, die auf dem Platz spielenden Kinder beobachten. Gegen die Straße ist der Platz durch dichtes Gebüsch geschützt. Die Sonne scheint hinein; einige hohe Bäume spenden den vom Spiele Ausruhenden Schatten.

Besondere Mühe ist auf den Grundriß eines Fünfzimmerhauses (einschließlich Küche), mit oder ohne Stall, verwendet worden, weil man für die Errichtung von Heimstätten eigentlich fünf Räume vorschreiben sollte; Wohnküche (mit Spülküche oder Werkstatt daneben), gute Stube, in der bei zahlreicher Familie jemand, z. B. die Großmutter, schlafen kann, und dann drei Schlafzimmer, der getrennten Geschlechter wegen.

An dem langsamen Fortschreiten der Bebauung der jetzt fertigen Rentengutsiedelung war zu beobachten, daß in jedem Jahr in einer Gemeinschaft von 14000 Köpfen (Lennep) nur wenige Personen in die Lage kommen, ein solches Heim zu errichten. Voraussichtlich wird sich das aber für die Jahre unmittelbar nach dem Kriege ändern, da der Staat die Kinderzahl fördern und deshalb Erleichterungen über das bisher geschehene Maß hinaus jedenfalls gewähren dürfte: eine günstigere Kreditbeschaffung, bei den Kriegsbeschädigten Kapitalisierung der Rente usw. Jedenfalls darf eine Heimstätte nicht zu klein sein; sonst bleibt sie nur geeignet für Familien mit geringer Kinderzahl; sie würde für junge fruchtbare Familien, wie sie das deutsche Volk braucht, immer nur die Wohnung für die ersten paar Jahre sein und niemals ein eigentliches Heim werden können. Da ist es schon besser, wenn an die Möglichkeit der Vermietung von ein paar Zimmern gedacht wird. Am Anfang und am Ende der Lebensbahn des Ehepaars als Heimstättenbewohner ist ihm wahrscheinlich die Wohnung von fünf oder gar sechs Räumen zu groß. Es nimmt eine kleine Familie als Mieter auf. Vermietung an eine Familie ist nicht schlimm. Das Ehepaar sucht sich ja die Personen aus. Man wohnt nahe zusammen, und das Zusammenleben erfordert beiderseits gütliche Einigung über allerlei Unzuträglichkeiten durch rasche Aussprache. Kurz, der Erfahrung nach ist eine Vermietung an kleine Familien, natürlich nicht Schlafburschen, durchaus nicht schlimm und müßte den Heimstätteninhabern vertraglich erlaubt sein.

Für die Häusergruppen, die an der Nordseite des neuen Hauptfahrweges errichtet werden sollen, sind zwei Haupttypen von Heimstätten ausgearbeitet, die, der Nachfrage entsprechend, entweder beide Verwendung finden mögen, oder nach Wahl der eine oder der andere. Da das Gelände von der Straße nach Norden hin steil abfällt, ist es hier geboten, die Häuser nahe an die Straße zu rücken, also auf Vorgärten zu verzichten, obgleich die Straßenseite der Häuser die Sonnenseite ist. Um aber die Wohnlichkeit der Erdgeschoßräume zu erhöhen, die Einsicht in die Fenster zu erschweren (der Sockel ist ja niedrig, des steil nach hinten abfallenden Geländes wegen), sind die Häuser etwa 1 m von der Straßenflucht zurückgerückt. Es ist eine gegen den Bürgersteig erhöhte Stufe den Häusergruppen entlang geplant, die von der Familie als Platz für eine Bank benutzt werden kann. Dasselbe ist auch für die Doppelhäuser vorgesehen, die sich an die Gruppen nach Westen hin anschließen.

Zunächst entstand der Typus, der auf Tafel 54 dargestellt ist. Die Gärten sollen der besseren Besonnung wegen möglichst 8 m Breite erhalten. Die Aussicht auf Lennep veranlaßt die Anlage von Laubenvorbauten mit Durchgang zum Garten. Der Grundriß gestattet die Einrichtung von zwei Erdgeschoßzimmern zum Vermieten. Es muß dann eines der kleinen Schlafzimmer im Obergeschoß als Bad mit Spülabort eingerichtet und an die Legung der erforderlichen Leitungen von vornherein gedacht werden. Der Heimstätteninhaber behielte dann unten nur die Wohnküche und hätte oben zwei bis drei Schlafzimmer. Nach der vorliegenden Zeichnung hat aber der Heimstättenbesitzer alle Zimmer in Benutzung, wobei ein kleinerer Erdgeschoßraum jedesmal als Wasch-, Spül- une Baderaum gedacht ist. Von diesem Raum abgesehen, erhalten die Eckhäuser je fünf Räume von durchschnittlich 13,82 qm Zimmergröße, das Mittelhaus ebenfalls fünf Räume von 11,86 qm durchschnittlicher Größe und die beiden anderen Häuser eine durchschnittliche Zimmergröße von 10,76 qm, dafür aber sechs Räume, indem hier für eine größere Familie vier Schlafräume vorgesehen sind. Diesen ähnlich ist auch das Mittelhaus an der Rückseite des Spielplatzes am Hasenberger Weg gestaltet, unten Wasch- und Spülküche, oben besonderen Baderaum und außerdem sechs Wohn- bzw. Schlafräume von durchschnittlich 11,76 qm Zimmergröße enthaltend.

Es folge nunmehr eine vergleichende Zusammenstellung der bisher besprochenen Typen, was Wohnfläche und bebaute Grundfläche betrifft.

Alte Rentengutsiedelung (siehe Tafel 53)	Bebaute Grundfläche	Wohnfläche in 2 Geschossen
a) u. b) (5 Räume)	57,27 qm mit Stallanbau 50,06 qm, Stallfläche ab	58,81 qm
c) u. d) (5 Räume u. Spülküche) (hierzu Schaubild e)	59,83 qm mit Stallanbau 51,70 qm, Stallfläche ab	62,21 qm m. Spülküche
f) (5 Räume) (hierzu Schaubild g)	59,18 qm mit Stallanbau 51,18 qm, Stallfläche ab	62,45 qm

Es ist das Verhältnis zwischen bebauter Grundfläche und erzielter Wohnfläche:

bei den alten Rentengütern . . . . . etwa 10 : 11,75,
bei den geplanten Rentengütern . . . „ 10 : 12,
bei den geplanten Einzel- und Doppelhäusern mit Laubenvorbau . . . . „ 10 : 12,2,
bei den geplanten Häusergruppen 10 : 12,88 bis 13,33.

Wenn, was natürlich nur zu einem ungefähren Vergleichsergebnisse führt, die Baukosten für 1 qm bebauter Fläche bei den alten Rentengütern, nämlich 122 Mk. für 1 qm des Haupthauses und 65 Mk. für 1 qm Stallanbau, einer Berechnung für die geplanten Häuser zugrunde gelegt werden, so ergeben sich nach:

	(Siehe Tafel 53)			Errechnete Baukosten insgesamt	Baukosten, weil nicht ganz unterkellert
a) u. b)	44,47 qm		122 Mk.	6300 Mk.	— Mk.
	+ 12,50 „	Stallanbau	65 „		
c) u. d)	46,44 „		122 „	6600 „	6500 „
	+ 13,39 „	Stallanbau	65 „		
f)	46,44 „		122 „	6600 „	6500 „
	+ 12,74 „	Anbau	65 „		

Hieraus berechnen sich die reinen Baukosten für 1 qm Wohnfläche auf:

Blatt 2) $\frac{6400 \text{ Mk.}}{58{,}81 \text{ qm}} = 109$ Mk. bei den alten Rentengütern,

Blatt 3) $\frac{6500 \text{ Mk.}}{62{,}21 \text{ qm}} = 105$ Mk.,

Blatt 10) $\frac{6500 \text{ Mk.}}{62{,}45 \text{ qm}} = 104$ Mk.

} Die Kosten des Stalles sind mit einbegriffen.

Geht man nun von den früher angeführten Unkosten aus, die die Rentengutinhaber jährlich aufzubringen haben, nämlich von 420 Mk. (die Kosten eines Rentenguts waren 7500 Mk. = 6400 Mk. Baukosten + 1100 Mk. für Grundstück usw.), so belaufen sich die jährlichen Unkosten auf 5,6% der Kosten eines Rentenguts. Da vorausgesetzt werden kann, daß die Stadt mit einem nur geringen Zinszuschlag zum gezahlten Kaufpreis rechnen wird, kann der Preis des baureifen Grundstücks im Lenneper Hof etwa auf 12 Mk. für die Quadratrute angesetzt werde. Es würden also zu den Baukosten der neuen Rentengüter 90 Quadratruten mal 12 Mk. = 1080 Mk.; außerdem für sonstige Kosten, wie Einfriedigung und Kursverluste usw., etwa 420 Mk., zusammen 1500 Mk., hinzuzurechnen sein. Der Preis eines fertigen Rentengutes würde in Zukunft also betragen 6500 + 1500 = 8000 Mk.

Vorausgesetzt, daß die Rentenbank nicht nach dem Kriege günstigere Bedingungen für die Beleihung stellt (Kursverlust!), würden also die Gesamtunkosten 5,6% von 8000 Mk = 450 Mk. betragen, also nach Abrechnung von 50 Mk. für Ertrag des Grundstücks = 400 Mk. Die Miete für 1 qm Wohnfläche würde entsprechend von 6,3 Mk. steigen auf

$$\frac{400 \text{ Mk.}}{62{,}21 \text{ qm}} = \underline{6{,}43 \text{ Mk.}}, \text{ bzw. } \frac{400 \text{ Mk.}}{62{,}45 \text{ qm}} = \underline{6{,}4 \text{ Mk.}},$$

also nicht wesentlich, infolge der günstigeren Raumausnutzung.

Die durchschnittliche Grundstücksgröße zu den Häusergruppen Blatt 54) ist 30 Quadratruten. Es kommen also zu den Baukosten hinzu 30 Quadratruten · 12 Mk. = 360 Mk., einschließlich der sonstigen Unkosten zusammen 500 Mk. Der Mittelbau kostet nach obiger Weise berechnet, 6800 Mk. also mit Grundstück 6800 + 500 = 7300 Mk.

Die aufzubringenden Unkosten sind 6% = 440 Mk. Hiervon ab 20 Mk., für den Ertrag des Gartens bleiben 420 Mk. $\frac{420 \text{ Mk.}}{71{,}97 \text{ qm}} = \underline{5{,}8 \text{ Mk.}}$ an jährlichen Unkosten für das Quadratmeter Wohnfläche.

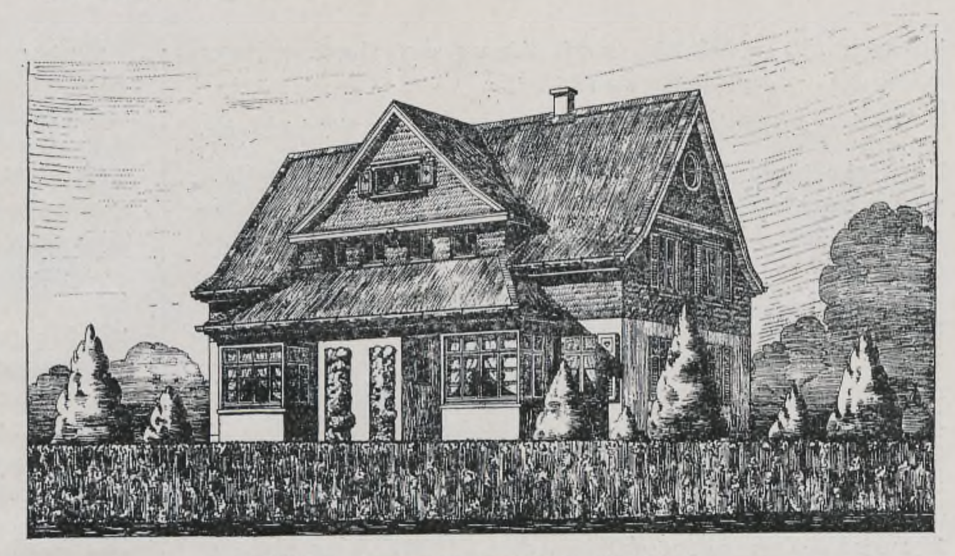


Abb. 7. Rentengutsdoppelhaus ohne Stall.

Ein ähnlicher Betrag errechnet sich zu Eckbau und Zwischenbau. Bei allen diesen Typen ist also der jährliche Unkostenbetrag für das Quadratmeter Wohnfläche ein günstiger. Die Summe der Unkosten aber, die jährlich aufzubringen ist, zwischen 400 Mk. und 425 Mk. sich bewegend, ist immerhin hoch. Zwar reicht das Einkommen eines kleineren Teils der Arbeiter und Unterbeamten hin, um ihnen das Bewohnen einer solchen Heimstätte zu ermöglichen; aber auf die Bewerbung weiterer Kreise ist hier nur zu rechnen, wenn, wie schon gesagt, das Haus so eingerichtet ist, daß auch Räume vermietet werden können. Auch ein Arbeiter mit geringerem Einkommen kann Heimstättenbesitzer werden und bleiben, wenn das Heim genügend groß ist für die Zeit, wo seine heranwachsenden Kinder mitverdienen helfen, indem sie bei ihm wohnen bleiben. Es kommt also auf genügend große Zimmerzahl, auf Ermöglichung der Anbringung eines zweiten Spülabortes und auf Zugänglichkeit des Gartens, Kellers und des Söllers unmittelbar vom Flur aus an; auch müßten möglichst alle Zimmer vom Flur aus zugänglich sein.

In dem Gedanken, das Angebot von Haustypen zu vergrößern, ist ein weiterer Häusergruppentypus entworfen, indem mit der Gartenbreite bis auf 5,7 m heruntergegangen wird. Bei den vier Zwischenhäusern, je 5,7 bzw. 6,2 m breit, ergeben sich etwas kleinere Wohnungen als die auf Blatt 32 dargestellten. Es ist an die Bewohnung nur durch eine Familie gedacht, wenngleich die Vermietung von ein bis zwei Räumen auch hier möglich ist, besonders im Hinblick auf die leicht zu bewirkende Herstellung von ein bis zwei Schlafkammern im hohlen Dachgeschoß. Die Wohnungen enthalten fünf bis sechs Räume einschließlich Wohnküche, je nachdem ein kleiner Obergeschoßraum als Bad oder Schlafzimmer Verwendung findet. Die mittlere Zimmergröße beträgt 10,09 bzw. 10,18 qm. Die bebaute Grundfläche ist 43,39 + 3,9 = 47,29 qm, bzw. 43,4 + 4,15 = 47,55 qm. Die Wohnfläche ist 61 qm.

Die Baukosten betragen:

43,39 qm · 130 Mk. + 3,9 qm · 70 Mk. = rund $\underline{6000 \text{ Mk.}}$

bzw. 43,4 „ · 130 „ + 4,15 „ · 70 „ = „ $\underline{6000}$ „

Für Grundstück und Einfriedigung sind je 400 Mk. zu rechnen.

Es würde also eine solche Heimstätte etwa 6400 Mk. insgesamt kosten. Die jährlich aufzubringenden Unkosten

betragen 6% = 385 Mk., nach Abzug des Gartenertrages = 375 Mk. Also ergeben sich:

$\frac{375 \text{ Mk.}}{61 \text{ qm}}$ = 6,15 Mk. jährliche Kosten für das qm Wohnfläche. Die Unkostensumme von 375 Mk. ist günstig im Vergleich zu den berechneten Beträgen von 400—425 Mk. Die Zimmergröße ist hier bis an die untere Grenze des noch Möglichen gekommen.

In den Eckhäusern sind nun Zweifamilienhäuser geplant mit abgeschlossenen Stockwerken von je drei Räumen, wie bei den Mietwohnungen des Gemeinnützigen Bauvereins, nur statt der Speisekammer ein Bad. Die durchschnittliche Zimmergröße ist 13,76 qm. Die bebaute Grundfläche ist 65,04 qm, die Wohnfläche in den beiden Geschossen 82,58 qm, also Verhältnis 10 : 12,7. Die Baukosten würden betragen 65,04 qm · 130 Mk. Einheitspreis = rund 8500 Mk. Hierzu kommen 30 Quadratruten Grundstück · 12 Mk. = 360 Mk. und sonstige Unkosten 140 Mk., zusammen 500 Mk. Also kostet ein Eckhaus mit Grundstück fertig 9000 Mk. Die Miete wäre wieder zu 6% anzunehmen, also = 540 Mk. Dies macht für für die Wohnung 270 Mk., oder 90 Mk. für das Zimmer.

Der Preis ist etwas höher als der in den Wohnungen des Gemeinnützigen Bauvereins. Dafür sind die Zimmer etwas größer, ebenso der Garten; ferner wohnen nur zwei Familien im Hause. Allerdings ist der Weg zur Arbeitsstätte etwas weiter als von den gleichartigen Wohnungen des Gemeinnützigen Bauvereins. Diese Eckhäuser könnten allenfalls auch noch als ein Typus für Heimstätten gelten, da die Gesamtzimmerzahl nicht über sechs geht. Es sollen diese Häuser aber ausdrücklich nur als Miethäuser verwendet werden, d. h. an zwei Familien vermietet; denn eine Kleinwohnungssiedlung, wie der Lenneper Hof, wird, selbst wenn im Laufe der Zeit mit einer genügenden Zahl von Bewerbern um Heimstätten gerechnet werden kann, besser nicht aus gleichartigen Elementen zusammengesetzt. Besonders würde es nicht zu empfehlen sein, auch nur größere Teile der Siedelung ganz aus Kriegsteilnehmern oder gar Kriegsbeschädigten zusammenzusetzen. Eine Mischung von Heimstätten für Krieger und sonstige Bewerber, von Mietwohnungen in Stockwerken und Einzelmiethäusern, in freier Vermietung oder auf genossenschaftlicher Grundlage in Erbmiete oder dergleichen, auch von Privatpersonen, wie Handwerkern, Händlern usw., die vielleicht auf eigene Kosten bauen, wäre dies das beste.

Es liegt nun nahe, daß eine Gemeinde eine so ideale Aufgabe, wie die Begründung einer Kleinwohnungssiedlung, selbst angreift und durchführt. Solche Absicht liegt auch den Denkschriften zugrunde, die Herr Bürgermeister Stosberg im September 1913 bzw. Dezember 1914 der Stadtverordnetenversammlung unterbreitet hat, und in denen er ausführliche Vorschläge über die Ansiedlung der einzelnen Bewerberarten macht. Diesem Vorhaben ist auch für Lennep zuzustimmen. Doch ist ein solches Unternehmen nicht für jede kleine Gemeinde zu empfehlen.

Vor eine Stadtverordnetenversammlung gehören eigentlich nicht alle die kleinen Einzelfragen, die mit der Kleinwohnungserrichtung zusammenhängen. Einen Ausschuß oder ein städtisches Amt einzusetzen, hilft da nicht, da das Geldbewilligungsrecht fehlt. Man kann sich gut vorstellen, daß eine Stadtverordnetenversammlung z. B. das Wiederkaufsrecht oft aus irgendwelchen Gründen lieber nicht ausüben würde, so daß frühere Heimstätten in die Hände der Spekulation geraten könnten. Nun ist gerade in das Wiederkaufsrecht doch eigentlich nicht nur ein Recht, sondern auch eine Pflicht der Allgemeinheit dem einzelnen Heimstätteninhaber gegenüber eingeschlossen.

Man denke an die Fälle, wo eine Arbeiterfamilie aus Mangel an Beschäftigung fortziehen muß, um nicht unterzugehen, oder wo sie aus sonstigen Grüden das Heim aufgeben muß. Da müßte es eine Pflicht des Heimstättenausgebers sein, das Wiederkaufsrecht auch wirklich auszuüben. Aus diesen und noch anderen Gründen empfiehlt es sich für kleine Gemeinden, wo nicht, wie in Ulm, Opladen und anderen mehr — auch Lennep liegt ja günstig zu Remscheid — dauernd günstige Arbeitsgelegenheit vorliegt, zur Begründung von Kleinwohnungssiedelungen eine sogenannte gemischt-wirtschaftliche Unternehmung ins Leben zu rufen, aus der Gemeinde, den Industriellen und sonstigen Beteiligten bestehend. Dieser würde dann die Errichtung und Verwaltung der Siedlung zu übertragen sein. Sie ist eine gemeinnützige Baugesellschaft, in der die Gemeinde außer Geldmitteln die erforderlichen Grundstücke einbringt und sich dabei den ihr gebührenden Einfluß wahrt. Die Gesellschaft ist der Heimstättenausgeber, sie übt das Wiederkaufsrecht mit Verpflichtung zum Wiederkauf aus. Sie baut auch, soweit erforderlich, Mietwohnungen in abgeschlossenen Stockwerken, und schließlich kann sie dazu übergehen, auch kleinere Wohnstätten von vier oder drei Räumen als Einfamilienhäuser zu bauen, um so einem möglichst großen Kreise von Wohnungssuchern helfen zu können. Diese kleinen Einfamilienhäuser sind entweder auf Zeit zu vermieten oder auch in Erbmiete vergeben, wobei allerdings die Bildung einer Genossenschaft der Erbmieter vorausgesetzt wäre.

In Lennep besteht, wie schon gesagt, seit langer Zeit ein gemeinnütziger Bauverein (Aktiengesellschaft); ebenso hat ein Beamtenwohnungsbauverein auf städtischem Erbpachtgelände bereits eine große Zahl von Mietwohnungen als Stockwerkswohnungen und in Einzelhäusern errichtet. Mit beiden Vereinen könnte die Gemeinde Lennep bei der Bebauung des Lenneper Hofes Hand in Hand gehen. Es empfiehlt sich aber, daß der Gemeinnützige Bauverein am besten fortfährt, das Bedürfnis an Arbeitermietwohnungen wie bisher an den Stellen zu befriedigen, wo es gerade am dringendsten ist, daß dagegen der Beamtenwohnungsbauverein sehr wohl gerade die Mietwohnungen aller Art, besonders auch die Vier- und Dreizimmer-Einfamilienhäuser im Lenneper Hof errichten und in seinem Gemeinschaftsbesitz halten könnte.

Dann würde die Gemeinde nur mit den eigentlichen Heimstätten zu tun haben, und könnte deren Ausgabe nach den Vorschlägen der genannten Denkschriften des Bürgermeisters erfolgen.

KINO UND ARCHITEKTUR.

Eine Anregung von H. W. JOST, zurzeit Böblingen.

Obige Zusammenstellung ist zum mindesten nicht sonderbarer als die Verbindung von Schauspielkunst und Kino, die so unvollkommen ist, daß im entscheidenden Augenblick des Kinodramas der Held zur Feder greift, um zu schreiben, was er nicht darstellen, geschweige denn sagen kann. Wort und Gebärde machen die Schauspielkunst. Die Architektur hingegen ist ganz Erscheinung. Sie bedarf zu ihrer Wirkung nicht Worte noch Erklärung. Was liegt darum näher, als auch sie auf die stumme Bühne zu führen, sie zu filmen?

Wir fahren durch Berlin, in einer gemütlichen Droschke, nicht im Auto. Vor uns, soweit des Kutschers breite Rückenfront Ausblick läßt, sehen wir über nickenden Pferdeköpfen hinweg die belebte Straße mit den belanglosen Massen großstädtischer Miethäuser zu beiden Seiten. Plötzlich umfängt uns Schatten, Dunkelheit — links und rechts, ganz nahe gerückt, erscheinen steinerne Massen, straff gerillte Säulen von stattlicher Stärke, und schon wird's wieder heller — wir fuhren, zweifellos, durch eine „Durchfahrt;" wir sehen, wie der Verkehr hinter uns her durch diese „Durchfahrt" flutet, wie der uns entgegenstrebende durch die Säulenstellung verschwindet; wir sehen nun auch Decke und Gebälk, wir erblicken das kräftige Gesims und darüber die „Viktoria"; volle Helle umfängt uns wieder: Wir sind soeben durch das Brandenburger Tor gefahren. Nun sehen wir es auch schon kleiner werden und sich zum Ganzen runden, auf dem unser Auge mit Wohlgefallen ruht, sehen es in Beziehung treten zur anschließenden Bebauung des Pariser Platzes, zu der Straße Unter den Linden, bis es schließlich als deren ferner Abschluß unserem Auge verschwindet und die Wogen des großstädtischen Verkehrs über seinem Bilde hinweggehen.

Wir haben ein Stück Berlin und überdies ein hervorragend gutes Architekturwerk erlebt. Demgegenüber ist die leblose Photographie, wie wir sie als Andenken kaufen, doch ein recht schwacher Ersatz der Wirklichkeit und bleibt selbst im Stereoskop weit hinter dem Eindruck, den uns soeben der Film bescherte. Ja, in manchem bietet die Kinematographie gewisse Vorzüge sogar vor der Wirklichkeit selber: durch den beliebigen Wechsel der Aufnahmestandpunkte kann sie dem studierenden Beschauer noch über die Wirklichkeit hinaus von ähnlichem Wert werden, wie sie es dem Naturforscher schon längst ist, wenn es gilt, übermäßig langsame oder schnelle Naturvorgänge im Zeitmaße beliebig geregelt vorzuführen. Ähnlicherweise gestattet mir die Kinematographie vom Sessel aus ein Bauwerk zu studieren, wie es im blendenden Licht eines Frühsommermorgens und wie es im weichen Dämmer eines Wintertages wirkt, wie es aussieht, wenn Menschen den Platz vor ihm beleben, oder wenn er leer ist, wenn die Umrisse des Baues verschleiert sind von dem feingliederigen Geäst grünüberhauchter, eben erst sprossender Bäume, oder wenn sie sich im Rahmen sommerlich belaubter Baumkronen entwickeln — und das alles in ebensoviel Minuten, als ich sonst Monate brauchte, um gleiche Eindrücke in der Wirklichkeit zu gewinnen! Und dennoch jeden einzelnen Zustand in voller Lebendigkeit, mit eilenden Menschen, mit schwimmenden Wolken, mit im Wind bewegtem Laub, mit dem ganzen Spiel von Licht und Schatten und ihrem Wechsel!

Der Städtebauer vor anderen müßte um solcher Möglichkeiten willen lebende Architektur- und Städtebilder schätzen. Sie allein — außer dem teuren, zeitraubenden Studium vor der Wirklichkeit — vermögen ihm ein wahrheitsgetreues Bild zu geben von dem, was ihn besonders fesselt, von der lebendigen Stadt. Langatmige Tabellen und Statistiken sogar macht ihm die lebende Photographie genießbar, anschaulich, ja, ist schließlich Helferin, wenn es gilt, solche Zahlenreihen, erst zu gewinnen, etwa die Zahlen der Wagen, die eine Brücke zu gewissen Zeiten befahren oder dergleichen.

Wir haben „Prachtplätze" mit Monumentalbauten daran: Postkartenschönheiten, wie gemacht für den Postkartenphotographen und tot wie dessen schematisches Erzeugnis. Das lebende Bild würde ihre Langweiligkeit erbarmungslos aufdecken, würde zeigen, daß diese Bauten auch für das bewegte Auge und das bewegte Objektiv kein Leben gewinnen, weil sie gar keines besitzen, weil sie tot und klotzig in ihrer Umgebung stehen und sich nicht taktvoll einreihen in die rhythmische Folge von Raum und Masse, der ihrer Umgebung Ausdruck und Leben verleiht.

Aber auch dem wissenschaftlich nicht Beteiligten, dem rein künstlerisch Genießenden würde die lebende Architekturphotographie so reichen Genuß bieten, daß es allein schon seinethalben gerechtfertigt wäre, entsprechende Aufnahmen zu machen, zu sammeln und vorzuführen, so daß es vielleicht noch geschieht, daß dort, wo jetzt das Kinodrama herrscht, uns eine Stätte schönster Augenweide bereitet wird und eines Tages, trotzdem nach Goethe die Architektur verstummte Tonkunst ist, wir uns im „Architekturkonzert" treffen werden.

MITTEILUNGEN.

DAS MIETHAUS IM ALTEN ROM. Kein Buch und kein Museum gibt eine annährend so deutliche Vorstellung vom Privatleben der alten Römer wie ein Gang durch die Ruinen Pompejis, das seit mehr als einem Jahrhundert die Vorstellungen von der Kultur des Altertums bestimmend beeinflußt. Obwohl die Ausgrabungen dort fast jedes Jahr neue Überraschungen ans Tageslicht bringen, bleibt aber das Bild höchst unvollständig, weil eben Pompeji ein kleines, wohl meist von wohlhabenderen Leuten bewohntes Provinzstädtchen war, in dem die Verhältnisse wesentlich anders lagen als in den Großstädten des Reiches. Außerdem bietet Pompeji einen unvergleichlichen Einblick in einen bestimmten Augenblick des Altertums, aber eben nur dies. Was nach dem achten Jahrzehnt des ersten Jahrhunderts unserer Zeitrechnung in Italien entstand, in der Zeit, in der die Anregungen der orientalischen Kunst erst wirksam wurden, das läßt sich in Pompeji noch nicht sehen. Vielleicht werden wir zwar noch einige neue Aufschlüsse erhalten, wenn einst die Ausgrabungen, die bisher wesentlich auf die dem Forum benachbarten Stadtteile beschränkt waren, das ganze Gebiet umfassen. Dann werden neben den Einzelhäusern, deren in den wesentlichen Punkten der Anlage typischer Grundriß bekannt ist, wohl auch einfachere Häuser zutage treten, von denen bisher nur vereinzelte, wie das Lupanar, ausgegraben sind.

Wir sind aber glücklicherweise nicht mehr auf Pompeji allein angewiesen, um über die Wohnverhältnisse der sozialen Unterschichten des alten Rom einen Aufschluß zu erhalten. In Ostia, das einst als Hafen und Stapelplatz Roms eine recht bedeutende Stadt war, hat der Dünensand die Mauern der antiken Gebäude nicht weniger gut geschützt als die Vesuvasche in Pompeji. Die im letzten Jahrzehnt mit lebhaftem Eifer geförderten Ausgrabungen haben nun auch über das antike Miethaus Licht verbreitet.

Über diese Ausgrabungen berichtet Guido Calza in der „Nuova Antologia". Er weist zunächst darauf hin, daß schon die literarischen Quellen einen scharfen Unterschied zwischen dem Einfamilienhaus aristokratischer Art, das „domus" hieß, und dem Miethause machen, für das der Ausdruck „insula" besteht, der entweder ein ganzes Miethaus oder eine einzelne Mietwohnung bezeichnet. Die bauliche Anlage dieser beiden Formen ist grundsätzlich verschieden. Die „domus" geht in die Breite; ihr Licht empfängt sie aus dem Innenhof, dem „atrium", so daß gegen die Straße gewöhnlich gar keine Fenster angelegt wurden. Ganz ähnlich ist heute noch das persische Haus; die Straßen persischer Städte erinnern daher auch auffallend an diejenigen von Pompeji.

Das altrömische Miethaus aber sah unseren Wohngebäuden schon viel ähnlicher: es war ein mehrstöckiger Hochbau, dessen Räume durch Fenster erhellt wurden. Manchmal liegen mehrere Wohnungen auf einem Stock. Die Zimmer einer Wohnung sind nicht mehr, wie im pompejanischen Haus, von vornherein für bestimmte Zwecke gebaut („triclinium", „alae" usw.), sondern gleichen sich so, daß der Mieter sich in ihnen nach Belieben einrichten konnte. Im Erdgeschoß waren gewöhnlich Verkaufsläden, hinter denen aber meist noch eine Wohnung lag, die als die vornehmste im Hause galt. Die Treppen gingen, wie wir das in alten Häusern noch sehen, unmittelbar von der Straße aus in die Höhe. Vielfach waren Balkone vor den Fenstern, auf steinernen Konsolen; daß man Blumen auf ihnen zog, erwähnt Plinius. Solche Häuser wurden durchaus nicht nur von armen Leuten bewohnt. Calza hat in Ostia Miethäuser mitten in der antiken Stadt, in ihrem vornehmsten Viertel festgestellt, die auch baulich so gut ausgestattet waren, daß sie gewiß für reiche, gut zahlende Mieter bestimmt waren. Die Wände sind hier mit Fresken bemalt, die wie Calza versichert, kaum hinter den pompejanischen zurückbleiben, aber in anderem Stile gehalten sind; der Fußboden ist mit zierlichem Mosaik eingelegt. Auch die Fassaden weisen einigen architektonischen Schmuck auf; sie sind aus den vorzüglichen römischen dünnen Backsteinen erbaut und waren wahrscheinlich nicht getüncht. Die Mauern sind im Erdgeschoß 60 cm dick. Daraus und aus der Art der Treppenanlage schließt man, daß diese Häuser die höchste in Ostia zulässige Höhe, etwa 20 m, erreichten, wobei sie außer dem Erdgeschoß noch vier Stockwerke umfaßten. Über die Dachkonstruktionen weiß man nichts Bestimmtes; das Fehlen von Ziegelbruchstücken legt aber den Schluß nahe, daß die Häuser, wie heute noch die meisten römischen, flache Terrassen trugen.

Im vierten Jahrhundert n. Chr. gab es in Rom nach einer längst bekannten amtlichen Statistik 1790 „domus" und 44200 „insulae". Daß sich von diesen so wenig erhalten hat, liegt natürlich an dem Hochbau, der unter den vielen Stürmen der kriegerischen Geschichte des mittelalterlichen Rom zugrunde gehen mußte. Die Ausgrabungen in Ostia haben aber auch auf bekannte Baudenkmale Roms ein neues Licht geworfen. Es läßt sich kaum mehr bezweifeln, daß das vielen Romreisenden bekannte antike Haus auf dem „Caelius", das nach der nahe liegenden Kirche als Haus der Heiligen Johannes und Paulus bezeichnet wird, eine „insula" war; die Fassade, die über dem Erdgeschoß ein wohlerhaltenes Stockwerk und Reste eines zweiten aufweist, erscheint denen der Miethäuser von Ostia nahe verwandt. Ein anderes Miethaus hat Calza vor Porta San Lorenzo im Zuge der aurelianischen Mauer erkannt, bei deren eiliger Anlage mehrere Gebäude einfach eingemauert worden sind. Da die Häuser von Ostia auf das zweite Jahrhundert zurückgehen, muß ihre Bauform mehrere hundert Jahre lang Geltung gehabt haben, bis das Mittelalter die antiken Großstädte zersplitterte und ganz neue Lebensbedingungen schuf.

(Frankfurter Zeitung. 1. Morgenblatt 16. August 16.)

LEERSTEHENDE WOHNUNGEN. (Das Ergebnis der Statistik in Berlin.) In dem soeben erschienenen Juli-Monatsberichte veröffentlicht das Statistische Amt das Hauptergebnis der Aufnahme der leerstehenden Wohnungen vom 15. Mai 1916 für die Stadt Berlin. Sie enthält die leerstehenden Wohnungen ohne Gewerberäume und mit Gewerberäumen in der Gliederung nach der Zimmerzahl und nach sechs Hauptgebieten der Stadt (Mitte der Stadt, Norden, Osten, Süden, Südwesten und Westen). Zum Vergleich sind die entsprechenden Endzahlen für den 1. November 1914, die bisher überhaupt noch nicht veröffentlicht worden sind, und für den 1. Dezember 1913 in die Zusammenstellung aufgenommen worden. Die folgende Übersicht enthält die leerstehenden Wohnungen ohne Gewerberäume nach der Zimmerzahl für die drei angegebenen Zeitpunkte. (Wohnungen ohne Zimmer sind solche, die nur aus einer Küche oder nur aus Kammern oder aus einer Küche und Kammern bestehen.)

	15./5. 16	1./11. 14	1./12. 13
0 Zimmer	979	685	557
1 „	14347	16717	13093
2 „	8329	10744	7000
3 „	4403	3736	2347
4 „	2341	1728	1186
5 und mehr Zimmer .	3093	2294	1762
Zusammen	33492	35904	25945

Während zwischen den Erhebungen vom 1. Dezember 1913 und 1. November 1914 die Zahl der leerstehenden Wohnungen jeder Größenklasse zugenommen hat (insgesamt um 38 v. H.), wird seit dem 1. November 1914 ein Rückgang der Gesamtzahl um etwa 7 v. H. verzeichnet. Diese Abnahme erstreckt sich aber nur auf die leerstehenden Wohnungen mit 1 Zimmer und mit 2 Zimmern, alle übrigen weisen eine Zunahme auf.

Die Zahl der leerstehenden Wohnungen mit Gewerberäumen ergibt sich aus der folgenden Übersicht:

	15./5. 16	1./11. 14	1./12. 13
0 Zimmer	548	359	131
1 „	2822	1835	890
2 „	2196	1227	632
3 „	580	301	156
4 „	143	62	31
5 und mehr Zimmer . .	82	40	24
Zusammen	6371	3842	1864

Diese Übersicht zeigt im Gegensatz zur ersten eine Zunahme der Zahl der leerstehenden Wohnungen jeder Größenklasse zwischen dem 1. Dezember 1913 und 1. November 1914 und zwischen dem 1. November 1914 und 15. Mai 1916. Im ersteren Falle beträgt sie mehr als das Doppelte (105 v. H.), im zweiten rund 67 v. H. Insgesamt standen leer

am 15. Mai 1916	39 863	Wohnungen
am 1. November 1914 . . .	39 728	„
am 1. Dezember 1913 . . .	27 809	„

Die Zahl der vorhandenen Wohnungen beläuft sich auf rund 600 000, so daß sich am 15. Mai 1916 und am 1. November 1914 unter 1000 vorhandenen Wohnungen 66 leerstehende befanden, während es am 1. Dezember 1913 nur 46 waren.

Zum Schluß möge noch eine Übersicht über die leerstehenden Wohnungen in den sechs Hauptgebieten der Stadt folgen:

	überhaupt	darunter mit Gewerberäumen
Mitte der Stadt	3 367	386
Norden	10 777	2 004
Osten	8 849	1 674
Süden	8 788	1 164
Südwesten	3 314	376
Westen	4 768	767
Zusammen	39 863	6 371

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Zusammengestellt bezw. besprochen von THEODOR GOECKE, Berlin.

DIE BODENREFORM. Grundsätzliches und Geschichtliches zur Erkenntnis und Überwindung der sozialen Not. Von Adolf Damaschke. 490 Seiten. Preis brosch. Mk. 3.25; vornehm geb. Mk. 3.85. Verlag von Gustav Fischer, Jena.

EILIGE MASSNAHMEN ZUR LINDERUNG DER FOLGEN DES KRIEGES AUF DEM GEBIETE DES WOHNUNGSWESENS. Leitsätze, beschlossen vom Vorstande des Deutschen Vereins für Wohnungswesen. Frankfurt a. M. Juli 1916.

a) Eilige Maßnahmen zum Durchhalten des Krieges und zur Überleitung der Kriegs- in die Friedenswirtschaft.

b) Eilige Maßnahmen zur Verhinderung von Wohnungsnot, Wohnungsverschlechterung und Mietteuerung nach dem Kriege.

EINGABE DES GROSS-BERLINER VEREINS FÜR KLEINWOHNUNGSWESEN E. V. BERLIN AN DEN HERRN KGL. PREUSS. STAATSMINISTER UND MINISTER FÜR LANDWIRTSCHAFT, DOMÄNEN UND FORSTEN zur Regelung der Wohnungsverhältnisse nach dem Kriege, insbesondere die Erstellung der notwendigen Anzahl von Kleinwohnungen. Juli 1916. Darstellung der Notlage des Kleinwohnungswesens in der Reichshauptstadt und in Groß-Berlln und Vorschläge für die Bereitstellung staatlichen Grund und Bodens zu Siedelungszwecken zur Behebung dieser Not.

Der Erlaß des Königlichen Ministeriums des Innern im Königreich Sachsen vom 10. November 1913 über Erleichterungen im KLEINWOHNUNGSBAU in seiner Bedeutung für die WOHNUNGSFÜRSORGE NACH DEM KRIEGE von Percival Booth. Preis Mk. —.40. 1916. Kommissionsverlag von B. G. Teubner, Leipzig.

WIEN NACH DEM KRIEGE. Denkschrift, verfaßt vom Ständigen Ausschusse für die bauliche Entwicklung Wiens des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins Wien. 1916. Im Verlage des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

DIE KRIEGERHEIMSTÄTTEN- UND WOHNUNGSFÜRSORGEBEWEGUNG von A. Breuer. Anzengruber-Verlag Brüder Suschitzky, Wien und Leipzig. 1916.

DIE FINANZIERUNG NEUER VORORTE. Gemeinnützige Aktienbanken für das Groß-Berliner Siedelungswesen. Ein Plan zur Gründung von Kleinhauskolonien auf Staats- und Gemeindeländereien. Von Fritz Beuster, Stadtbaurat a. D. Berlin SW., Verlag der Bauwelt. 1916.

DIE KLEINSTE LANDWIRTSCHAFT. Eine Anleitung zur Bewirtschaftung eines Eigenheims mit 1250 qm Gartenland. Von Paul Behrendt, Geschäftsführer des „Deutschen Vereins Arbeiterheim" zu Bethel bei Bielefeld. Selbstverlag des Vereins. 1916. Preis Mk. —.50.

THE JOHN CRERAR LIBRARY twenty-first annual report for the year 1915. Chicago. Printed by order of the Board of Directors. 1916.

NATIONAL MUNICIPAL REVIEW. April 1916. Vol. V, No. 2. Total No. 18. Contents:

Professional Standards and Professional Ethics in the New Profession of City Manager. R. S. Childs and others.

The Blankenburg Administration in Philadelphia. Charl. Francis Jenkins.

Mayor Baker's Administration in Cleveland. C. C. Arbuthnot.

The Progress of Municipal Home Rule in Ohio. Mayo Fesler.

Comparative Statistics of British Cities. Le Grand Powers.

Standardization of Salaries in American Cities. William C. Beyer.

Proportional Representation: A Fundamental or a Fad. Hermann G. James.

Published quarterly by the National Municipal League, Railroad square, Concord. N. H. Editorial office, North American Building, Philadelphia, Pa.

MASSACHUSETTS FEDERATION OF PLANING BOARDS. Officers and executive board: Harlan P. Kelsey, Salem, Chairman. Charles H. Parsons, Springfield, Vice-chairman. Joseph Finberg, Attleboro, Treasurer. Charles S. Bird. Jr., Walpole. Flavel Shurtleff, Winchester. Frederick L. Olmsted, Brookline. Arthur C. Comey, Cambridge, Secretary.

Bulletin No. 1. May 1916. Part I. The Functions of Massachusetts Planning Boards. Part II. The Official Plan.

Bulletin No. 2. June 1916. Town Planning and Present Legislation in Massachusetts.

Laws and statutes that will aid the carrying out of certain features of city and town planning in Massachusetts.

Bills before Massachusetts legislature that bear upon town and city planning.

THE COMMONWEALTH OF MASSACHUSETTS. Homestead Commission: Charles F. Gettemy, Chairmann. Henry Sterling, Secretary. Kenyon L. Butterfield. Augustus L. Thorndike. Warren Dunham Foster. Mrs. Eva W. White. Cornelius A. Parker. Arthur C. Comey. George C. Whipple.

Bulletin No. 5. May 1916. A Schedule of Civic Surveys by Arthur C. Comey.

I. Underlying factors. a) Physical conditions. b) Resources. c) Use of land.

II. Circulation. a) Streets. b) Transportation. c) Utilities. d) Food supply. e) Disposal.

III. Public affairs. a) Administration. b) Health. c) Protection. d) Education. e) Recreation.

IV. Social Conditions. a) Housing. b) Work. c) Welfare. d) Nuisances.

V. Finances and laws. a) Financial Schedules. b) Financial Methods. c) Laws and Ordinances.

THE AMERICAN CITY. By HENRY C. WRIGHT. Beginning with an examination of the purpose of the city, and the reasons which govern its location, the author proceeds to the study of how it is governed and financed; how it takes care of the property, life, and health of its citizens and provides for the education and instruction of the children. Among other topics discussed are the problems of transit, housing, racial differences, etc. Price, 50 cents net. A. C. McCLURG & CO., Chicago.

Sonderabdruck aus der Zeitschrift des Schwedischen Stadtbundes, Heft 2, Jahrgang 8, enthaltend einen Beitrag über die STADTPLANARBEIT IN GOTHENBURG IN DEN LETZTEN JAHREN mit 22 Abbildungen von Cyrillus Johansson, Architekt in Stockholm. Es werden zunächst die Geländeverhältnisse Gothenburgs mit ihrem Wechsel zwischen Höhen und Senkungen dargestellt. Die Altstadt liegt 3 m über dem Wasserspiegel von Gota älv, Landala 30—40 m und mehrere von den neuen Stadtteilen 90 m. Dann die Höfe der älteren Häuserviertel bei der Linnéstraße mit der verschiedenen Höhenlage aneinanderstoßender Höfe. Ferner die sogenannte Landeshauptmannshäuser der 70er Jahre als abschreckende Beispiele. Dazu Gegenbeispiele aus neuer Zeit. Dann vergleichende Darstellungen über die Wohnungsverhältnisse von Gothenburg und Stockholm.

MITTEILUNGEN DES DEUTSCHEN „WERKBUNDES" No. 5, Juli 1916, vornehmlich die Verhandlungen der Jahresversammlung in Bamberg enthaltend. Druckerei für Bibliophilen, Berlin O. 34.

WERKBUND UND MITTELEUROPA. Von Prof. Dr. Ernst Jäckh 1916. Vortrag auf der Jahresversammlung des Deutschen Werkbundes in Bamberg, gehalten am 14. Juni 1916. Gustav Kiepenheuer Verlag, Weimar.



SCHNELLBAU EINES KANADISCHEN TUNNELS. Bisher besaß die kanadische Nordbahn im Innern der am Abhang des 204 m hohen Mount Royal gelegenen Stadt Montreal keinen Bahnhof. Um sich nun einen Zugang zur Innenstadt zu verschaffen, erbaute sie durch den Mount Royal einen 5 km langen Tunnel. Die „Sozialistischen Monatshefte" berichten darüber folgendes: Der Endbahnhof liegt dicht am östlichen Tunnelende in rund 15 m Tiefe unter der Straßenoberfläche in unmittelbarer Nähe der Hauptgeschäftsstraße. Im Anschluß an den Bahnhof ist eine Hochbahn zur Verbindung mit dem Hafen geplant, in deren Zug ein hochliegender Güterbahnhof angelegt werden soll. Dem Fernverkehr dienen elektrische Lokomotiven von je 72 Tonnen Betriebsgewicht, dem Vorortverkehr Triebwagen mit 70 Sitzplätzen und 45 Tonnen Betriebsgewicht. Zum Betrieb wird Gleichstrom von 2400 Volt verwandt. Der Strom soll durch Oberleitung mit Kettenaufhängung zugeführt werden, weil das Klima Leitschienen außerhalb des Tunnels verbietet. Der Tunnel ist zweigleisig und fast auf der ganzen Länge in Kalkstein erbaut. Beim Bau hat man durchschnittlich 8 m in 24 Stunden vorgetrieben, eine Leistung, die alle bisherigen amerikanischen Tunnelbauten übertrifft.

DER BAUMARKT IN DEN VEREINIGTEN STAATEN. Während in fast allen europäischen Ländern der Baumarkt darniederliegt, ist die Bautätigkeit in Nordamerika während des Krieges erheblich gestiegen. Im ersten Halbjahr 1916 sind in 164 größeren Städten der Vereinigten Staaten für rund 522 Millionen Dollar Neubauten aufgeführt worden. Im Jahre 1914 wurden in diesen Städten insgesamt für rund 452 Millionen Dollar Gebäude aufgeführt und im Jahre 1915 für rund 416 Millionen Dollar. In New York allein betrug die Bausumme im ersten Halbjahr 1916 rund 114 Millionen Mark.

DER NEUE BEBAUUNGSPLAN FÜR LICHTENBERG. In diesem Bebauungsplan soll der Grundsatz durchgeführt werden, die einzelnen Häuserblöcke in einer wesentlich größeren Tiefe als das bisher der Fall war, anzulegen, ohne daß aber ihre Innenflächen zu Quergebäuden ausgenutzt werden. Das Innere der Baublöcke bleibt vielmehr im wesentlichen frei, so daß ausgedehnte Hofgemeinschaften und innere Freiflächen entstehen, die eine gesunde, für Luft und Licht offene Bauweise ermöglichen. Die Wirtschaftlichkeit dieser Bauweise soll für den Grundbesitz dadurch erreicht werden, daß die Straßenbaukosten auf ein weit geringeres Maß herabgedrückt werden, als es jetzt besteht und die Errichtung von Wohnhäusern übermäßig belastet, und daß insbesondere die durchaus unwirtschaftlichen Seitenflügel, die sich bisher mit ihren besonderen Treppenanlagen außerordentlich kostspielig gestalteten, gänzlich wegfallen.

GENERALBEBAUUNGSPLÄNE IM KÖNIGREICHE SACHSEN. Bei dem engen Zusammenhange zwischen der modernen Großstadt und der sie umgebenden Landschaft ist es dringend wünschenswert, daß dieser ganze Gesamtbezirk für die Zwecke der Bebauung und Ansiedelung einheitlich behandelt wird. Vor Jahren ist das bekanntlich für Groß-Berlin angestrebt worden durch einen großen Wettbewerb um einen Generalbebauungsplan, und es sind damals auch sehr schöne Entwürfe erzielt worden, aber die Verwirklichung hat nur geringe Fortschritte gemacht. Desto erfolgreicher wird jetzt anscheinend im Königreiche Sachsen vorgegangen. Für die drei Städte Dresden, Leipzig und Chemnitz und ihre weiteren Umgebungen werden jetzt auf Veranlassung der sächsischen Regierung unter Führung der zuständigen Kreishauptmannschaften einheitliche Ortserweiterungspläne ausgearbeitet, die auf eine weitere Zukunft hinaus die Grundzüge der Bebauung, die Verkehrslinien, die Grünflächen usw. ordnen sollen, so daß ein wohlgeordnetes schönes Ganze entsteht. Dazu hat die Regierung einen größeren Kredit gefordert und vom Landtag erhalten, um finanzschwachen Gemeinden, die im Bezirke dieser Generalbebauungspläne liegen, mit Darlehen unter die Arme zu greifen. Sie sollen auf diese Weise in den Stand gesetzt werden, rechtzeitig die erforderlichen Vorkehrungen zur tatsächlichen Durchführung der Pläne zu treffen und insbesondere die erforderlichen Grünflächen zu erwerben.

WETTBEWERB FÜR GROSS-BERLINS ARCHITEKTEN. Ein Teil des Volksparks in der Wuhlheide soll zu einem Heldenhain gestaltet und in ihm ein Platz von etwa 5 ha als Versammlungsstelle für feierliche Veranstaltungen geschaffen werden. Durch architektonische und bildhauerische Werke soll in Verbindung mit der Landschaft und gärtnerischen Anlagen eine weihevolle Stimmung erzielt werden. An Preisen wurden zusammen 15000 Mk. zur Verfügung gestellt. Für die Umgestaltung von Bauvierteln im alten Westen Berlins sollen Vorschläge gemacht werden. Auch für die Lösung dieser Aufgabe werden an Preisen zusammen 15000 Mk. zur Verfügung gestellt. Für Kabelmaste an der Oberleitung von elektrischen Straßenbahnen, Lichtträger der Straßenbeleuchtung, für Uhrgehäuse, Straßenbrunnen, Fernsprechhäuschen, Verkaufshäuschen von Milch und Zeitungen, für eine öffentliche Bedürfnisanstalt, für Wartehallen an einem Straßenbahnknotenpunkt und für ein Erfrischungshäuschen in einem Park sollen Entwürfe angefertigt werden. An Preisen werden zusammen 10000 Mk. zur Verfügung gestellt. Einlieferungsfrist: 15. März 1917. Dem Preisgericht für die Wettbewerbe gehören an: Stadtbaurat Geh. Baurat Dr. Hoffmann, Stadtbaurat Geh. Baurat Krause, Stadtverordneter Geh. Baurat Prof. Cremer, Stadtverordneter Königl. Baurat Körte, Bürgerdeputierter Professor Max Liebermann und Bürgerdeputierter Professor Schaper.

DAS WIENER BURGTOR. Dieses letzte der alten Wiener Stadttore verbindet den Burgring mit dem äußeren Burgplatz, der einer der schönsten und sicher der repräsentativste und prunkvollste Platz von Wien ist. Im Hintergrund begrenzen ihn die schlichten, franziszeisch adeligen und kargen Mauern eines alten Burgflügels. Rechts steigt das ungeheure, nie fertig werdende Palastrund der neuen Burg auf, gegenüber liegt der Volksgarten. Über die alten Kastanien dieses aristokratischen Volksgartens aber sehen die Marmorgebirge der Ringstraße auf den Burgplatz herüber. Rathaus, Universität, das neue Burgtheater stehen schimmernd; Pallas Athene aus tirolischem Marmor mit der goldenen Nike thront vor den griechischen Säulen des Parlamentes; durch die steinerne Filetstickerei der beiden Votivkirchentürme glänzt die den Bergen zusinkende Sonne, und dies alles wäre kein Platz von Wien, wenn nicht die Landschaft selbst, das nahe Weingebirge und der nicht fernere Wald blauschimmernd ein unvergleichliches Panorama umschlössen. Österreichisch aber ist dieser Platz, denn zwischen alter und neuer Burg reitet auf dem mit allen Wappen der Erbländer geschmückten Sockel der Napoleonbezwinger Erzherzog Karl, und Prinz Eugen sprengt ihm gegenüber Türkenlanzen und Janitscharenfahnen in den Staub. Und das vornehme, edle, theresianische Ballhaus sieht herüber, und aus dem abge-

brochenen, sechseckigen Turm der Minoriten läuten fromme Glocken Messe, Hochamt und Abendsegen über den schönsten Platz von Wien.

Und inmitten steht nun das „äußere Burgtor“. Es steht ganz schmucklos da, mit einem Dutzend schwerer, einfacher Steinsäulen; zwischen ihnen die eisengebuckelten, hölzernen, braungestrichenen Tore. Das Tor steht plump, im stilisierten Kasernenstil, mitten zwischen dem edelsten alten und dem reichsten, das heißt kostspieligsten neuen Wien. Es steht eigentlich ohne Zweck dort, aber es ist ein Denkmal an vergangene, strenge Zeiten, und man kann nur wünschen, daß dies Großvätertor im neuen Wien stehen bliebe mit seinen braunen Türflügeln und grauen Säulen. Bekanntlich sollte es nach dem Plane von Hasenauer, den noch Camillo Sitte in seinem Buche über den künstlerischen Städtebau besprochen hat, fallen. So ändern sich die Zeiten!

(Voss. Ztg., Morgenblatt 15. August 1916.)

VEREINBARUNG ÜBER WETTBEWERBE AUF DEN GEBIETEN DER BILDHAUERKUNST, DER BAUKUNST UND DES STÄDTEBAUS. Zwischen den Stadtverwaltungen Frankfurt a. M., Kassel und Wiesbaden wurde folgende Vereinbarung getroffen:

Wettbewerbe auf den Gebieten der Bildhauerkunst, der Baukunst und des Städtebaus, die als allgemeine Wettbewerbe nicht ausgeschrieben werden sollen, die aber ihrer Art und Bedeutung nach über das rein örtliche Interesse hinausgehen, sollen nach den folgenden Grundsätzen auf die in der ganzen Provinz Hessen-Nassau wohnhaften Künstler ausgedehnt werden.

Es ist zulässig, Wettbewerbe kleineren Umfangs bei Werken der Bildhauerkunst bis zu 20000 Mk., bei Werken der Baukunst bis zu 100000 Mk., bei denen in der Regel das örtliche Interesse überwiegt, auch künftig nur unter den Künstlern der betreffenden Städte auszuschreiben, desgleichen bei Notstandsbewerben, d. h. bei solchen, die lediglich zu dem Zweck der Unterstützung notleidender Künstler ausgeschrieben werden.

Die Zuziehung einzelner, besonders geeigneter und auswärtiger Künstler zu den für die Provinz offenen Wettbewerben ist zulässig.

Den Wettbewerben sollen die allgemein anerkannten Grundsätze für Ausschreibungen von Wettbewerben zugrunde gelegt werden.

Zu den Provinz-Wettbewerben soll mindestens ein außerhalb der Provinz wohnender, angesehener Sachverständiger als Preisrichter zugezogen werden.

Das Ergebnis der Wettbewerbe ist in den größeren Zeitungen der Provinz, also nicht nur in den Lokalblättern, bekanntzugeben.

Die Übertragung der Ausführung eines preisgekrönten Entwurfs darf nicht dadurch behindert werden, daß der Verfasser nicht ortsansässig ist.

Um die Fühlung der drei verbündeten Städte möglichst zu wahren, soll außer dem Stadtbaurat der ausschreibenden Stadt auch der Stadtbaurat einer der beiden anderen Städte in das Preisgericht gewählt werden.

Zum gleichen Zweck soll die ausschreibende Stadt die Unterlagen jedes Wettbewerbes den beiden anderen Städten zusenden, die die Veröffentlichung in den Lokalblärtern veranlassen werden.

Die Vereinbarung gilt vom 1. April 1916 ab zunächst auf drei Jahre also bis zum 31. März 1919 und verlängert sich ohne weiteres auf unbestimmte Zeit, falls von keiner der drei Städte sechs Monate vor Ablauf der dreijährigen Frist eine Aufkündigung stattfindet. Eine Aufkündiguug ist zulässig mit halbjähriger Frist am 1. April und 1. Oktober eines jeden Jahres, das erstemal am 1. Oktober 1918 auf den 1. April 1919.

EIN NEUES WOHNVIERTEL GROSS-BERLINS. Die Stadt Neukölln ist dazu übergegangen, die bestehenden nicht unerheblichen Höhenunterschiede zwischen den einzelnen Straßenteilen des sogenannten Luisenstädtischen Geländes durch Schaffung von Terrassen- und Treppenstraßen, praktisch wie künstlerisch vorteilhaft auszunutzen. Für dieses Gelände ist im Bebauungsplan eine strenge Trennung zwischen Wohn- und Verkehrsstraßen vorgesehen. Breite Stufenanlagen vermitteln die verschiedenen Straßenarten und führen schließlich auf einen hochgelegenen Platz. Eine von Norden nach Süden verlaufende Promenadenstraße stellt die Verbindung der neuen Anlagen mit dem südlich in unmittelbarer Nähe belegenen Körnerpark her. Den Hauptpunkt des neuen Stadtbildes stellt indes die Platzanlage dar, die seitlich der Promenade mit deren Einschluß in einer Größe von 100×130 m und etwa 2,5 m höher als der Mittelweg angeordnet ist, so daß sich von hier reizvolle Rundblicke ergeben. Seine Aufteilung erfolgt in Grünflächen und Schmuckanlagen mit architektonischen Abschlüssen. Derjenige gegen den Mittelweg bildet eine etwa 2,5 m hohe Stützmauer, auf der die Aufstellung eines Denkmals oder einer größeren Plastik geplant ist. Daneben führt ein breiter Treppenanbau nach dem Platze empor.

Als städtebaulich ansprechende Motive sind drei von der Bergstraße, einer der Hauptverkehrsstraßen Neuköllns, zugleich eine der Ausfallstraßen Groß-Berlins, aus vorgesehene Eingänge in das neue Stadtgebiet anzuführen, die insofern auch von praktischer Bedeutung sind, als von hier aus der Aufschluß des gesamten Gebiets erfolgen wird.

Hinsichtlich der Aufschließung des Viertels sei noch folgendes bemerkt: Die Stadt Neukölln hat das ehemals der Luisenstadtkirchengemeinde gehörige Gelände unter den gleichen Gesichtspunkten wie das neue Wohnviertel in der Köllnischen Heide in der Absicht erworben, dort ein weiteres Wohngebiet zu schaffen. Im Bebauungsplan sind demzufolge größere Freiflächen vorgesehen. Durch eine besondere Baupolizeiverordnung ist lediglich die Errichtung von Vordergebäuden bis zu einer Höchsttiefe von 15 m, von der Baufluchtlinie ab gerechnet, bis zu 6 m zugelassen. Auf diese Weise sind etwa 50 v. H. des gesamten städtischen Geländes der Bebauung entzogen, so daß hier in gesundheitlicher Hinsicht eine für Groß-Berlin hervorragende Wohngegend zur Erschließung kommt.

WIEN. — Die Gemeinde Wien plant die Anlage einer Kriegerheimstätte. Es sollen 91 zweistöckige Vierfamilienhäuser und 161 zweistöckige Zweifamilienhäuser gebaut werden.

DER GEMEINNÜTZIGE BAUVEREIN ALTONA-OTTENSEN G. m. b. H. Am 12. März 1914 hatten die Altonaer Kollegien einem Vertrage zugestimmt, nach dem die Stadt dem Bauverein als Mitglied beitrat. Neben dem Gelände auf Steenkamp sollte dem Bauverein auch solches am Schießstande zum Bau von Kleinwohnungen im Flachbau übereignet werden. Von der Übernahme des letzteren Geländes ist auf Wunsch der Stadt Abstand genommen. Der Vertrag ist jetzt endgültig vollzogen, der den Bauverein in den Besitz von 16194 qm Gelände am Osdorfer Weg brachte. Die eben vor Kriegsbeginn angefangenen Bauten wurden vollendet, so daß am 1. April 1915 sämtliche 53 Häuser fertiggestellt waren und auch bezogen wurden.

Nach Prüfung der Bauabrechnung setzte der Magistrat den Baupreis der Häuser auf 387109 Mk. fest, so daß sich zuzüglich des Geländepreises von 72891 Mk. der erste Bauabschnitt auf 460000 Mk. bewertet. Die Bauabrechnung hat den Beweis erbracht, daß die Kleinwohnung im Flachbau durchaus mit den Baupreisen der Wohnung im Massenmietshaus in Wettbewerb treten kann. Nach den gleichen Grundsätzen berechnet, stellt sich der Quatradmeter Nutzfläche in einem fünfstöckigen Mietshause in Bahrenfeld auf 70 Mk., hier auf 72,07 Mk. Falls von letzteren Baupreisen die Ställe in Abzug gebracht werden sowie die Mehrkosten, die durch das Freistellen mehrerer Häuser entstanden sind, so darf behauptet werden, daß die Kleinwohnung im Flachbau in Reihenhausform sich billiger herstellen läßt als die gleichen Nutzflächen im Hochbau. Durch Vertrag mit dem Elektrizitätswerk Unterelbe erhielt die Siedelung elektrisches Licht, das den Häusern nach Umformung unterirdisch zugeführt wird. — Die erste Straße der Siedelung erhielt zu Ehren des Erstürmers von Lüttich den Namen Emmichstraße, die zweite, nördliche, den Namen Kluckstraße. Der innere Schmuckhof der Emmichstraße soll einen Zierbrunnen zum Andenken an den verstorbenen Heerführer erhalten. Die Mittel hierfür sind von befreundeter Seite der Stadt zur Verfügung gestellt worden.

KASSEL (Hessen). — Die Stadtverordneten genehmigten den Kaufvertrag mit der Allgemeinen Wohnungs- und Spargenossenschaft in Kassel e. G. m. b. H. über das Forstfeld zum Bau von Kleinhäusern für Arbeiter.

MEHRUNG DER KLEINWOHNUNGEN. Der Bebauungsplan für die Dresdener Vorstädte Guna und Striesen ist abgeändert und u. a. bestimmt worden, daß mindestens drei Viertel der zu schaffenden Wohnungen als Kleinwohnungen mit drei Räumen errichtet werden.

Für die BEBAUUNG DES AUFMARSCHGELÄNDES AM VIKTORIAPARK IN BERLIN, dessen Park- und Spielplatzanlagen bekanntlich nach Süden hin gegen das Tempelhofer Feld durch eine teilweise Bebauung abgeschlossen werden sollen, hat der Berliner Polizeipräsident mit Zustimmung des Magistrats und nach Anhörung des Verbandsausschusses Groß-Berlin ein besondere Baupolizeiverordnung erlassen. Danach dürfen auf dem Aufmarschgelände nur Vordergebäude und Mittelflügel errichtet werden. Die Bautiefe darf, von der Bauflucht an gerechnet, bei den Vordergebäuden höchstens 18 m, bei den Mittelflügeln höchstens 23 m betragen. Die Höhe aller Gebäude darf das mittlere Maß von 16 m nicht übersteigen. Giebel und andere Aufbauten über der Oberkante des Hauptgesimses sind nicht gestattet. Die Gebäude dürfen nur vier zum dauernden Aufenthalte von Menschen bestimmte Geschosse enthalten. Das Dachgeschoß darf — abgesehen von einer Waschküche und von Künstlerateliers — zum dauernden Aufenthalte von Menschen nicht eingerichtet werden. Die angrenzenden Brandgiebel der aneinandergebauten Häuser müssen sich im wesentlichen decken und in derselben senkrechten Ebene liegen. Bei ansteigenden Straßen ist dies dadurch zu bewirken, daß der erforderliche Wechsel in der Höhe des Hauptgesimses innerhalb der Front eines Gebäudes, nicht aber an der Grenze zweier Gebäude sich vollzieht. Anlagen, die starken Rauch oder Ruß, schädliche Dämpfe oder Gase, üble Gerüchte oder ungewöhnliche Wärme verbreiten oder ungewöhnliche Geräusche oder Erschütterungen verursachen, sind auf dem Aufmarschgelände verboten.

EINE PARISER MODELLSTADT. „Von den Terrassen des Tuileriengartens, mit der Aussicht auf den Platz de la Concorde“, so berichtet ein Mitarbeiter der „Daily Mail“ in einer Pariser Schilderung, „erblickt man lange Reihen von kleinen, in den verschiedensten Hausformen errichteten Gebäuden. Sie leuchten in allen Farben, vor allem grün, gelb und blau, und geschmückt mit Fahnen und Blumen, bilden sie das seltsame Bild einer Zwergstadt, deren Umrisse sich gegen den gewaltigen Block des Louvre-Baus abzeichnen. Es ist ein Modell der Städte, die nach dem Krieg wieder aufgebaut werden sollen, die französische Stadt der Zukunft.“

Die kleine Ansiedlung in diesem Teil des Tuileriengartens stellt die Vorlage für Hunderte von Dörfern und Heimstätten dar, die auf dem Boden der jetzigen Kämpfe, der so schwer heimgesucht wurde, nach Friedensschluß neu aufgebaut werden soll; denn die Franzosen stehen vor der alles weniger als leichten Aufgabe, nach dem Kriege in möglichst kurzer Zeit die Bedürfnisse Tausender von Not und Geschützfeuer vertriebener Bürger wenigstens einigermaßen zu befriedigen. Diese Flüchtlinge leben in den verschiedensten Teilen Frankreichs, ihre Gesamtzahl beträgt nicht weniger als 700000, die darauf warten, an die früher von ihnen bewohnten Örtlichkeiten zurückzukehren. Da auch unter den Flüchtlingsfamilien die meisten Männer den Ihren entzogen sind, indem sie entweder gefangen genommen wurden oder in der französischen Armee dienen, besteht dieses Heer der Heimatlosen und ihres Besitzes Beraubten zum überwiegenden Teil aus Frauen und Kindern. Selbst wenn nicht mit der Rückgabe aller besetzten Gebiete zu rechnen wäre, so würde doch die Zahl der erforderlichen Neubauten hierdurch nicht geringer, da nach dem Kriege all diese Menschen instand gesetzt werden müssen, die von ihnen gegenwärtig aufgesuchten Zufluchtsstätten zu verlassen und wieder eigene Siedlungen zu beziehen. Darum wurden diese Modellhäuschen errichtet, die in möglichst einfacher Technik in vergrößertem Maßstab massenweise hergestellt werden sollen, damit die Heimatlosen nach dem Kriege baldmöglichst wieder ein Heim finden. Da sieht man kleine Bauernhöfe, Wohnhäuser, Amtsgebäude, Kirchen, Schulen usw. Man erblickt eine kleine gotische Kirche ganz aus Holz, aber so ausgeführt, daß bei ihrem Bau das geringste Maß von Arbeit notwendig ist, indem die einzelnen Teile einfach wie zerlegbares Spielzeug aufgestellt und ineinander geschoben werden. Die meisten Modelle sind in dieser Art ausgearbeitet, damit die Originale später ohne besondere Schwierigkeiten auch von alten Leuten, Frauen und Kindern errichtet werden können. Groß ist die Zahl der Dreizimmerhäuschen, die innerhalb einiger Stunden gebrauchsfähig aufzustellen sind. Die meisten Häuser sind aus Holz, einige auch aus Ziegeln und einer Zementmasse. Sie sind sämtlich zerlegbar und können überall ohne besondere Vorbereitungen und ohne langwierige Grundarbeit zusammengesetzt werden.

Das ist die Stadt der Zukunft, nach der die Franzosen pilgern, die neueste Sehenswürdigkeit von Paris, bei deren Anblick die Bürger die Erfüllung von Hoffnungen erträumen, von denen Frankreich heiß bewegt wird. hl.

ZUM WIEDERAUFBAU DER FRANZÖSISCHEN STÄDTE IM KRIEGSGEBIET. Auf Veranlassung und unter Teilnahme des französischen Ministeriums der schönen Künste in Paris ist von Künstlern und Architekten beschlossen worden, aus den Archiven und Bibliotheken Frankreichs und des Vierverbandes, vor allem Englands, die ältesten Pläne und Abbildungen der größeren Städte und ihter einzelnen Baulichkeiten hervorsuchen zu lassen, um das neue Stadtbild in seinem Äußeren dem früheren nach Möglichkeit anzupassen; bei Gebäuden aber, deren älteste Pläne und Abbildungen verloren sind, soll sich der Wiederaufbau an die Architektur solcher Städte und Häuser des übrigen Frankreich anlehnen, die nachweislich aus der gleichen Entstehungszeit oder von den gleichen Meistern stammten, wie die zerstörten. Zu diesem Zweck soll nach Friedensschluß ein allgemeiner Wettbewerb unter den Künstlern und Architekten Frankreichs ausgeschrieben werden. Irgendwelche Bestimmungen, die das freie künstlerische Schaffen zu hemmen imstande sind oder den Entwürfen eine ermüdende Gleichförmigkeit geben können, werden an das Ausschreiben dieses Wettbewerbes nicht geknüpft; nur die eine Bedingung wird gestellt, in dem Bilde der neu zu errichtenden Städte die Erinnerung an „die große, aber schwere Zeit“, in der die Stadt zerstört wurde, in irgendeiner Form, aber nicht in Gestalt eines Denkmals, zum Ausdruck zu bringen.

DREISSIG KRIEGSVERLETZTEN-HEIMSTÄTTEN werden demnächst in den Gemeinden Nieder-Wüstegersdorf und Donnerau in Schlesien errichtet werden. Diese Gemeinden haben dazu gegen 30 Morgen Acker und Gartenland unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Die Bauten werden von der Schlesischen Landgesellschaft ausgeführt, die neben der Verwendung des Vermögens der Kriegsverletzten für die Beschaffung weiterer Hypotheken sorgt. Es werden Landhäuser erbaut werden, teils als einfache Wohnungen, teils als Doppelgebäude, zu denen bis zu 1 Morgen Land gehören soll.

KLEINWOHNUNGSBAU IM KÖNIGREICH SACHSEN. Die Zweite Sächsische Kammer bewilligte 1 Million Mark zum Bau von Kleinwohnungen für Eisenbahnbeamte, nachdem schon früher 4 Millionen Mark zu dem gleichen Zweck bewilligt worden waren.

WETTBEWERB FÜR VORENTWÜRFE ZUR KÜNSTLERISCHEN GESTALTUNG DES GARDE-DU-CORPS-PLATZES IN KASSEL UND ZUM BAU DES STÄDTISCHEN HENSCHEL-BADES an diesem Platz, ausgeschrieben unter den Architekten Hessen-Nassaus, unter besonderer Einladung von Prof. Roth in Dresden. Den ersten Preis (3000 Mk.) erhielt Architekt Prof. Karl Roth in Dresden, den zweiten Preis (2000 Mk.) erhielt Architekt Max Hummel in Kassel, je einen dritten Preis (1250 Mk.) erhielt Architekt Spitzner in Hanau, bzw. Baurat A. Karst und Architekt H. Fanghänel in Kassel. Zum Ankauf (je 750 Mk.) empfohlen wurden die Entwürfe von Regierungsbaumeister Fr. Zollinger in Wiesbaden und Architekt Konrad Baum, zurzeit im Felde.

IDEEN-WETTBEWERB FÜR EINEN BEBAUUNGSPLAN DER GEMEINDE BÖZINGEN (Schweiz). Die Gemeinde Bözingen, an der Straße Biel—Solothurn gelegen, soll mit der Stadt Biel, mit der sie wirtschaftlich schon eng verbunden ist, politisch vereinigt werden. Vorher wollte sie aber ihre bauliche Entwicklung durch Bebauungsgrundlinien sichern. Deshalb das Ausschreiben, mit der Erklärung: „Die Bearbeitung fällt dem mit dem ersten Preise ausgezeichneten Bewerber zu“, was inzwischen auch tatsächlich geschehen ist. Es waren neun Entwürfe eingegangen, von denen derjenige der Architekten B. S. A. Moser und Schürch in Biel (Mitarbeiter: Geometer Emil Studer) den ersten, derjenige des Herrn Walter Bösiger in Bern den zweiten Preis erhalten hat. Ferner wurde der Entwurf „Zu Biel“ der Gemeinde zum Ankauf empfohlen.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

13. Jahrgang 1916 Doppelheft 10/11.



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

BEBAUUNGSPLAN FÜR MEISSEN.

Verfasser: Geheimer Hofrat EWALD GENZMER, ord. Professor an der Technischen Hochschule Dresden.

A. ALLGEMEINES.

I. Ausdehnung des Stadterweiterungsgebietes.

Der vorliegende Bebauungsplan-Entwurf umfaßt einen rund 400 ha großen Teil des Meißener Stadtgebietes rechts der Elbe. Von diesem Gebiet wird aber ein beträchtlicher Teil durch bereits vorhandene und durch neu zu schaffende Wald- und Wiesenflächen in Anspruch genommen, während für den größten Teil des verbleibenden zukünftigen Baugebietes infolge der bergigen Beschaffenheit des Geländes nur eine verhältnismäßig sehr weiträumige Besiedelung möglich ist. Man wird daher die Besiedelung nur mit etwa 50 bis 75 Personen auf den Hektar veranschlagen können. Immerhin würde aber schon bei Zugrundelegung dieser geringen Bevölkerungsziffer das Stadterweiterungsgebiet für 20000 bis 30000 Personen Platz gewähren und daher groß genug sein, um für die Ausdehnungsmöglichkeit der Südhälfte des rechtselbischen Meißener Stadtgebietes auf absehbare Zeit vollständig zu genügen.

II. Besiedelungsart und Geländeaufteilung.

Seiner Geländegestaltung nach zerfällt das hier in Rede stehende Stadtgebiet in zwei voneinander völlig verschiedene Teile. Es sind dies:

1. das bergige Gebiet des sogenannten „Spaargebirges“ zwischen Zaschendorfer Straße und Elbe („Hochgebiet“);
2. das nahezu vollständig ebene Gebiet zwischen Zaschendorfer Straße und Sächsischer Staatseisenbahn („Tiefgebiet“).

a) Hochgebiet. (Lageplan-Doppeltafel 55/56.)

In dem „Hochgebiet“ ist wegen der bergigen Geländebeschaffenheit die Anlage von Hauptverkehrsstraßen ausgeschlossen; auch verbieten sich in ihm von selbst industrielle Ansiedelungen, weil die dazu erforderlichen Eisenbahnen oder Wasserstraßen nur in größerer Entfernung vorhanden sind und nur unter den größten Schwierigkeiten zugänglich gemacht werden könnten. Andererseits weist das ganze Gebiet des Spaargebirges hervorragende landschaftliche Schönheiten und gesundheitliche Vorzüge auf, die bei der Errichtung von Wohnhausbauten vortrefflich ausgenutzt werden könnten. Es ist daher das ganze „Hochgebiet“ lediglich für die Besiedelung zu Wohnzwecken bestimmt.

Da das Baustellengelände, das sich hierbei gewinnen läßt, fast durchweg sehr stark geneigt ist, so würden sich der Anwendung der geschlossenen Bauweise (Reihenhausbau) bedeutende Schwierigkeiten entgegenstellen. Es wird daher vorgeschlagen, für das gesamte Hochgebiet die „offene Bauweise“ vorzuschreiben; denn nur bei dieser, die Stellung des einzelnen Gebäudes auf dem Grundstück völlig frei lassenden Bauweise ist es möglich, in jedem einzelnen Falle für die Lage des zu errichtenden Hauses die denkbar

günstigste Stelle auf dem betreffenden Grundstücke auszuwählen, und zwar sowohl nach wirtschaftlichen und verkehrstechnischen, wie auch nach gesundheitlichen Gesichtspunkten (günstige Lage der Wohnräume zu den Himmelsrichtungen).

Weiterhin bietet die offene Bauweise aber auch noch schönheitliche Vorteile. Zunächst kann man nämlich die einzelnen Gebäude so stellen, daß von ihnen aus erfreuliche Ausblicke in die schöne Berglandschaft oder in die Flußniederung möglich sind. Sodann werden sich durch richtige Stellung und Gruppierung der Gebäude in dem bewegten Gelände wirkungsvolle Straßenabschlußbilder erreichen lassen. Endlich ist auch an den fast durchweg sehr steilen Straßen des Hochgebietes bei der völlig offenen Bauweise eine bessere Ausgestaltung der Straßenwandungen selbst zu erwarten als bei dem Reihenbau; denn bei dem letzteren ist eine städtebauliche wirklich befriedigende einheitliche Lösung wegen der sehr verschiedenen treppenförmig stark ansteigenden Höhenlage der einzelnen unmittelbar aneinander grenzenden Häuser gar nicht oder nur sehr schwer zu erreichen. Nur in den weniger steilen Hauptstraßen (so an dem Straßenzug Winzerstraße — Kalkbergstraße — Boselweg, an der Gelegegasse, an den Straßen T und U, sowie an der Oberspaarer Straße) sollten daher ausnahmsweise Gruppen zu zwei Häusern zulässig sein, sofern eine architektonisch befriedigende Lösung nachgewiesen werden kann.

Sprechen schon gesundheitlche und soziale Gründe dafür, in gesunden Wohnlagen ganz allgemein die Übereinanderschichtung von Stockwerken möglichst zu beschränken, so ist hierfür auch noch die schönheitliche Forderung geltend zu machen, daß die prächtige Höhenwirkung des aus der Ebene unmittelbar aufsteigenden Spaargebirges durch zu hohe Häuserbauten nicht beeinträchtigt werde, wie es jetzt an einer Stelle leider schon zu sehen ist (siehe die Abbildungen am Rande der Doppeltafel 55/56).

Die höchste Erhebung des Spaargebirges über die Elbe beträgt zwar nur etwa 90 m; da die Berggruppe aber aus der Ebene allseitig ziemlich steil ansteigt, so macht sie einen mächtigeren Eindruck, als man nach ihrer doch nicht sehr beträchtlichen wirklichen Höhe erwarten sollte. Aus diesem Grunde wird daher vorgeschlagen, im gansen „Hochgebiete“ nur Gebäude erbauen zu lassen, die außer dem Erdgeschoß höchstens ein Obergeschoß erhalten, und bei denen im Dachgeschoß keine selbständigen Wohnungen, sondern nur solche einzelne Wohnräume eingerichtet werden dürfen, die Zubehörteile zu den darunterliegenden selbständigen Wohnungen sind.

Die Erhaltung der landschaftlichen Schönheit des Spaargebirges soll noch durch eine weitere Maßregel erreicht werden, die im vorliegenden Bebauungsplane zur Durchführung gekommen ist: die Freihaltung der höchsten Erhebungen der Berggruppe von allen Privatbauten. Es sind daher die Straßenzüge so geführt worden (siehe Kopfbild die Tafel 60 und Tafel 57), daß die höchstgelegene Straße, die Straße U, immer noch 15 bis 20 m tiefer liegt als die höchste Bergkuppe. Diese wird daher mit ihrer schönen Bewaldung die sämtlichen Anbauten im Bebauungsgebiet überragen, so daß die allgemeinen Umrißlinien der Berggruppe im landschaftlichen Bilde erhalten bleiben. Das schließt natürlich nicht aus, daß auf einzelnen geeigneten Höhepunkten gewisse öffentliche Bauten, wie Aussichtsterrassen oder niedrige Aussichtstürme hergestellt werden könnten, die aber, namentlich in ihrer Höhenabmessung, sorgfältig so abzustimmen sind daß sie den Höheneindruck der Berggruppe eher verstärken, als herabdrücken. —

Zur Erzielung einer günstigen Grundstücksentwässerung wäre dann noch für die einzelnen Strecken der auf einem steilen Hange liegenden Straßen T, U, V und W vorzuschreiben, daß jedesmal nur unmittelbar an derjenigen Straßenseite gebaut werden darf, an der das Gelände ansteigt. Im Lageplan sind diese nur einseitig bebaubaren Straßenstrecken ausdrücklich bezeichnet worden. —

b) Tiefgebiet. (Doppeltafel 58/59.)

Bei der Besiedelungsart des Tiefgebietes ist zunächst eine Unterscheidung dahin zu treffen, daß in gewissen Teilen Industrieansiedelungen zulässig, in anderen ausgeschlossen sein sollen. Das Industriegebiet umfaßt im wesentlichen das Gelände nördlich des Fürstengrabens zu beiden Seiten der Staatseisenbahn, da in diesem Gebietsteile Eisenbahnanschlüsse leicht ausführbar sind. Die übrigen Teile des „Tiefgebietes“ sollen ausschließlich Wohnzwecken dienen; hierbei soll die geschlossene Bauweise (der sogenannte „Reihenbau“) angewendet werden.

Mit Recht geht neuerdings im Städtebau das Bestreben dahin, aus wirtschaftlichen Gründen (billigere Herstellung, Unterhaltung und Beheizung) dem Reihenhaus mehr Eingang zu verschaffen, bei dem die — früher leider üblichen — Flügelanbauten, Quer- und Hintergebäude in Fortfall kommen. Diese Bauart hat sogar auch noch gewisse gesundheitliche Vorzüge vor der offenen Bauweise; denn sie schafft in dem von Baulichkeiten freigehaltenen Blockinnern einen genügend durchlüfteten Raum, der vor scharfen Zugwinden geschützt ist. Ferner bietet sie Gelegenheit, in dem Blockinnern größere, den Gefahren, dem Geräusch und dem Staube der Straße entzogene Spielplätze für die Kinder der Blockbewohner zu schaffen. Auch läßt sich die ungünstige Gestaltung der Eckbaustellen bei dem Reihenbau dann vermeiden, wenn man nach der beistehenden Skizze — Textbild 1 — (halboffene Bauweise) die schmalen Seitenfronten der Baublöcke offen läßt, oder wenn die Anordnung nach der beistehenden Skizze — Textbild 2 — (Gruppenbauweise) gewählt wird.

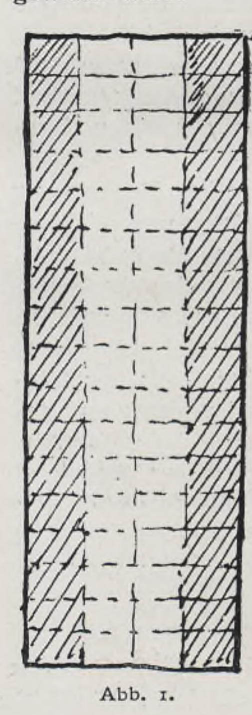


Abb. 1.

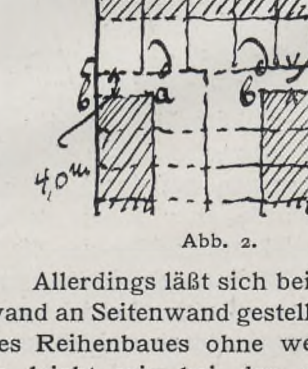


Abb. 2.

Allerdings läßt sich bei den Seitenwand an Seitenwand gestellten Häusern des Reihenbaues ohne weiteres nicht so leicht wie bei den allseitig frei stehenden Häusern erreichen, daß jeder Wohnraum durch die Sonnenstrahlen unmittelbar getroffen wird. Indessen kann diese Schwierigkeit dadurch gelöst werden, daß man die genaue Ostwestlage der Straßen vermeidet, bei der sich in jeder Hausreihe eine ausgesprochene Nordfront ergibt, die nie-

mals unmittelbares Sonnenlicht erhalten kann. Im vorliegenden Falle haben aber die Straßen mit Ausnahme der bereits festgelegten „Ziegelstraße" nicht die schädliche Ostwestrichtung erhalten, sondern entweder eine ausgesprochene Nordsüdrichtung oder mindestens eine gegen den Meridian schräg geneigte. Ausnahmsweise soll auch im „Tiefgebiet" an Stelle der geschlossenen Bauweise die offene gewählt werden können, sobald dies für eine ganze Baublockfront geschieht.

Über die zulässige Stockwerkzahl sollen im Tiefgebiet folgende Bestimmungen gelten:

1. An den Nebenstraßen ist außer dem Erdgeschoß nur ein Obergeschoß und ferner ein ausgebautes Dachgeschoß zulässig;
2. an den Hauptstraßen kann noch ein weiteres Obergeschoß errichtet werden.

Das Mindestmaß der erforderlichen Freifläche auf jedem Baugrundstücke wird zweckmäßig bei dem Tiefgebiet zu $^1/_2$ der gesamten Größe des Grundstücks festzusetzen sein; dabei wird der Regel nach die Freifläche schon deshalb ganz von selbst noch größer ausfallen, weil die Baublocktiefen einschließlich der Vorgärten zwischen 70 bis 90 m angenommen sind, und weil sich der Erlaß einer baupolizeilichen Bestimmung empfiehlt, nach der die zulässige Tiefe der Vorderhäuser höchstens 15 m betragen darf, und nach der die Errichtung von Seiten-, Quer- oder Hintergebäuden zu Wohnzwecken nicht gestattet wird.

Durch Bebauungsplan und Bauordnung soll also eine den heutigen städtebaulichen Anschauungen entsprechende weiträumige Bebauung des Stadterweiterungsgebietes gesichert werden. Diese aus gesundheitlichen und sozialen Gründen so überaus wünschenswerte Maßregel kann im vorliegenden Falle um so unbedenklicher getroffen werden, als wirtschaftliche Gegengründe in keiner Weise gerechtfertigt sind; denn die Grundstückspreise im Stadterweiterungsgebiet sind zurzeit noch außerordentlich niedrig.

Wie oben schon bemerkt wurde, sind die Baublöcke so gestaltet, daß ihre Tiefe durchweg gleichkommt der doppelten Tiefe eines zweckmäßig zugeschnittenen Hausgrundstückes mit Hof und Garten. Nimmt man diese Grundstückstiefe zu 35 bis 45 m an, so ergibt sich eine Blocktiefe von 70 bis 90 m, die im Plan fast überall angewendet werden konnte. Die Länge der möglichst rechtwinklig endigenden Baublöcke ist zu 250 bis 300 m gewählt worden.

Bis auf einen verhältnismäßig schmalen Streifen nordöstlich der Zaschendorfer Straße auf der Strecke zwischen Friedhofstraße und der Grenze mit der Gemeinde Sörnewitz liegt das Gelände des ganzen „Tiefgebietes" in so geringer Höhe, daß es in Rücksicht auf den Grundwasserstand und die Hochwasserverhältnisse der Elbe aufgehöht werden muß. Da das Hochwasser, das in den Grabenläufen zurückstaut, im Jahre 1890 auf der Ordinate 104,37 stand, wird man die Straßenhöhe, um wasserfreie Keller für die Anbauten zu erhalten, etwa 3,0 m höher legen müssen. In dem Bebauungsplan ist daher, soweit die Rücksicht auf den Anschluß an bereits vorhandene Straßen dies zuließ, keine Straße niedriger gelegt worden als auf Ordinate + 107,5.

III. Grünflächen.

a) Hochgebiet. (Tafel 57.)

In dem nordwestlichen Teile des „Hochgebietes" sind bereits ausgedehnte öffentliche Parkanlagen vorhanden, die durch die Hinzunahme weiterer Flächen zu einem großen „Volkspark" erweitert werden sollen. An diesen „Volkspark" schließt sich östlich ein Friedhof an, neben dem späterhin eine Einäscherungshalle mit Urnenhain angelegt werden soll. Ferner ist in südöstlichen Teile des Bebauungsplangebietes südwestlich der Zaschendorfer Straße ein schöner Wald vorhanden, der seine Fortsetzung in dem prächtigen Waldbestande auf dem südöstlichen Abhange des Spaargebirges findet. Endlich befindet sich eine ziemlich ausgedehnte Waldung auf der höchsten Kuppe des Spaargebirges im südwestlichen Teile des Bebauungsplangebietes.

Es wird nun, wie aus dem Lageplane des Hochgebietes des näheren ersichtlich ist, vorgeschlagen, diese Waldung nach Südosten hin noch etwas auszudehnen, was ohne verhältnismäßig große Kosten wird geschehen können, da es sich nicht um künftiges Bauland handelt; denn die Bergkuppe soll ja nicht zu Baustellen aufgeteilt werden. Diese einzelnen teils vorhandenen, teils neu zu schaffenden Grünanlagen, sollen nun durch verbindende schmale Grünstreifen zu einem einheitlichen Wald- und Wiesengürtel ausgestaltet werden.

An dieser Stelle sei nur noch darauf hingewiesen, daß der Grünstreifen auf dem nordöstlichen Abhange des Spaargebirges nahezu in gleicher Höhe etwa auf Ordinate + 150, also mehr als 30 m über der Zaschendorfer Straße, liegt. Es können also in dem Grünstreifen bequem, nahezu horizontal, in mehrfachen schlanken Krümmungen verlaufende Spazierwege angeordnet werden, von denen aus man prächtige, abwechslungsreiche Ausblicke über die fruchtbare Ebene mit ihren malerischen Dorfanlagen auf die gegenüberliegenden bewaldeten Höhenzüge von Weinböhla haben wird.

b) Tiefgebiet. (Doppeltafel 58/59.)

Auch im „Tiefgebiet" läßt sich die Forderung nach einem zusammenhängenden, das ganze Gebiet durchziehenden Grünstreifen verhältnismäßig glücklich erfüllen, wenn man, wie in dem Lageplan des „Tiefgebietes" angegeben ist, das durch seine Wiesenflächen mit Weidenbaumbeständen besonders reizvolle Bachgebiet des Fürstengrabens von der Bebauung ausschließt. Es sprechen hiergegen um so weniger irgendwelche geldliche Bedenken, als erstens das für den Grünstreifen frei zu haltende Bachgebiet des Fürstengrabens wegen seiner tiefen Lage an sich schwer bebaubar ist, und als zweitens der Fürstengraben für die Stadtentwässerung zur Abführung der Niederschlagswassermenge ohnehin auf alle Fälle erhalten bleiben muß. — Es kann als ein ganz besonders günstiger Umstand bezeichnet werden, daß der Grünstreifen im Westen des Stadtgebietes schon in der unmittelbaren Nähe der dort bereits vorhandenen Bebauung beginnt, also von der Stadt aus leicht zugänglich ist, und daß er dann, nachdem er das ganze für den Wohnhausbau bestimmte Stadterweiterungsgebiet gürtelförmig umzogen hat, im südöstlichen Teile des Stadterweiterungsgebietes dort endigt, wo sich der bei der Besprechung des Wald- und Wiesengürtels im Hochgebiete erwähnte Wald an der Zaschendorfer Straße befindet. Hierdurch ist also ein unmittelbarer Zusammenhang des Grünstreifens im Tiefgebiet mit dem Wald- und Wiesengürtel im Hochgebiet hergestellt.

IV. Verkehrsverhältnisse.

(Doppeltafel 55/56 — Lageplan — und 58/59, sowie Tafeln 60 — Straßenquerschnitte — und 61.)

Nach den bereits stattgehabten Beratungen des Engeren Ausschusses über die städtebauliche Ausgestaltung von Groß-

Dresden, dessen Mitglied der Planverfasser ist, muß angenommen werden, daß die spätere Erbauung einer Schnellbahn, die das ganze dichtbevölkerte Elbegelände zwischen Pirna und Meißen durchzieht, zum mindesten in dem Bereich der Möglichkeit liegt. Es wird sich also fragen, inwiefern der aufzustellende Bebauungsplan durch diese etwa zu erbauende Fernschnellbahn beeinflußt werden könnte. Hierfür gelten nun folgende Erwägungen:

Die in der Nähe der Elbe auf deren rechtem Ufer entlangführende „Dresdener Straße" ist innerhalb des Stadtgebietes und des Stadterweiterungsgebietes in einer Breite von nur 17 m größtenteils bereits beiderseitig bebaut, so daß sie für die Aufnahme der Schnellbahn nicht geeignet ist. Das gleiche gilt für die sonst etwa noch in Betracht kommende „Zaschendorfer Straße". Es muß mithin ein neuer, wesentlich breiterer Straßenzug angelegt werden. Hierfür ist nun zu beachten, daß für eine derartige, sehr schnell fahrende Bahn jedwede Kreuzung mit anderen Straßen in gleicher Höhe unbedingt zu vermeiden ist. Deshalb erschien es am zweckmäßigsten, die Linienführung der zur Aufnahme der Fernschnellbahn bestimmten Straße (im Lageplan des Tiefgebietes mit „Straße 1" bezeichnet) so zu wählen, daß sie von möglichst wenigen anderen Straßen durchkreuzt wird.

Es ist nun angenommen worden, daß die Schnellbahn im Treffpunkt der „Straße 1" mit der „Zaschendorfer Straße" in einer dort zu errichtenden Haltestelle zunächst ihr Ende findet. Es ist aber auch die Möglichkeit gegeben, die Bahn als „Unterpflasterbahn" weiter in das Stadtinnere fortzuführen, wie das in der Längenschnittzeichnung der Straße 1 näher angegeben ist.

Neben dieser Schnellbahnverbindung, die im wesentlichen dem Fernverkehr zu dienen hat, ist in zweiter Linie im Stadterweiterungsgebiet auf die Anlage von Straßenbahnen für den Ortsverkehr bedacht zu nehmen. In dem Stadtteile rechts der Elbe ist bereits eine Straßenbahnlinie im Betriebe, welche, aus der Altstadt kommend, die „Alte Elbbrücke" benutzt und dann auf der Bahnhofstraße bis zum Bahnhof führt. Diese Straßenbahnlinie wird voraussichtlich später eine Verlängerung nach drei Richtungen hin erfahren müssen, nämlich:

1. durch die Straße „Am Bahnhof" und weiterhin durch die „Niederauer Straße";
2. durch den bestehenden Stadtteil südlich des Bahnhofes bis zum „Hospitalplatz" und über diesen hinaus auf der „Zaschendorfer Straße" und
3. durch die „Dresdener Straße".

Außerdem wird aber noch darauf bedacht zu nehmen sein, daß diese vom Bahnhof, also vom Verkehrsmittelpunkt der Stadt, strahlenförmig nach außen gerichteten Straßenbahnlinien an geeigneten Stellen durch querverlaufende Linien verbunden werden müssen. Eine solche konzentrische, das Hochgebiet durchquerende Verbindungslinie dürfte zweckmäßig von der „Zaschendorfer Straße" durch die „Kreyerner Straße" und durch die „Oberspaarer Straße" nach der „Dresdener Straße" zu leiten sein.

Von den Straßen innerhalb des Bebauungsplangebietes ist als Hauptverkehrsstraße für den gewöhnlichen Verkehr zunächst die „Zaschendorfer Straße" anzusehen, die auf der Grenze zwischen dem Hoch- und Tiefgebiete liegt.

Verkehrsstraßen niederer Bedeutung sind: Im Hochgebiet:

1. der auf dem Höhenrücken entlang laufende Straßenzug;
2. der das Hochgebiet durchquerende Straßenzug Oberspaarer Straße — Kreyerner Straße;
3. die zugleich als Promenadenstraße ausgebildete Straße T.

Im Tiefgebiet:

1. die ringförmig das Wohngebiet umziehende, zugleich für die Aufnahme einer etwaigen Fern-Schnellbahn bestimmten Straße 1;
2. der „Steinweg" (im Lageplan mit Straße 2 bezeichnet);
3. ein bei günstigen Steigungsverhältnissen diagonal durch das Wohngebiet führender Straßenzug, der den Straßenstrecken: Straße 6 — Straße 8 — Straße 10 — Ziegelstraße — Hausenstraße und Straße 18 folgt.

Alle diese Verkehrsstraßen erhalten, wie unter B dieser Erläuterung noch näher besprochen werden wird, eine entsprechend breitere Pflasterbahn als die übrigen Straßen, die lediglich als Wohnstraßen dienen, und die daher nur einen sehr geringen oder gar keinen Durchgangsverkehr erhalten.

V. Entwässerung. (Abbildung wie zu IV.)

Die Stadtverwaltung in Meißen beabsichtigt, im Anschluß an die in der Stadt Meißen bereits bestehende Entwässerung, das „Hochgebiet" nach dem „Mischsystem", das „Tiefgebiet" dagegen nach dem „Trennsystem" entwässern zu lassen. Diese durchaus zweckentsprechende Planung wurde dem Bebauungsplane zugrunde gelegt.

a) Hochgebiet.

Die Entwässerung des „Hochgebietes" nach dem „Mischsystem" bereitet keine besonderen Schwierigkeiten, da für alle Straßen eine natürliche Vorflut teils nach dem in der „Dresdener Straße", teils nach dem in der „Zaschendorfer Straße" zu erbauenden Sammelkanal leicht gewonnen werden kann. Die Gefälle sind sehr stark, zum Teil sogar zu stark, so daß zur Vermeidung des sogenannten „Trockenlaufens" der Kanäle in einer ganzen Reihe von Kanalstrecken eine künstliche Verringerung des Gefälles auf die Neigung 1 : 15 durch Einfügung von Abfallschächten herbeigeführt werden muß.

Wie die Entwässerungsmöglichkeit für das Hochgebiet im einzelnen gedacht ist, wurde nicht nur in die zugehörigen Straßenlängsschnitte eingezeichnet, sondern auch durch Pfeile im Lageplane klargestellt.

b) Tiefgebiet.

Die entsprechenden Eintragungen und Einzeichnungen sind auch in dem Lageplane des „Tiefgebietes" und in den dazugehörigen Längenschnitten vorgenommen worden. Die Entwässerung ist so gedacht, daß in dem Grünstreifengürtel des Fürstengrabens ein Hauptabfangekanal für die unterirdische Schmutzwasserableitung im Gefälle von rund 1 : 2000 verlegt wird, der mit seinem Hochwasserspiegel mindestens 40 cm unter der Sohle des Fürstengrabens liegt. In diesen Sammelkanal münden sämtliche unterirdische Schmutzwasserkanäle der einzelnen Straßen ein. Erfreulicherweise ist es gelungen, die Anordnung so zu treffen, daß bei keinem dieser voraussichtlich im allgemeinen nur 20 cm weiten Straßenkanäle ein schwächeres Gefälle als rund 1 : 200 auftritt. Es werden daher im vorliegenden Falle so günstige Abflußkanäle geschaffen werden, wie sie sonst bei derartig eben gelegenen Stadtgebieten kaum erwartet werden können.

Die Abflußrichtung sämtlicher Schmutzwasserkanäle des Tiefgebietes ist in dem Lageplan durch blaue Pfeile angegeben worden.

Auch für die Abführung der Niederschlagswässer hat sich eine gute Lösung erreichen lassen: Es sind voraussichtlich zunächst keine unterirdischen Kanäle zür Abführung der Niederschlagswässer erforderlich; diese Abwässer werden vielmehr bis auf weiteres durchweg oberirdisch in den Straßenrinnsteinen nach dem offenen Fürstengraben abgeleitet werden können. Der Regel nach stimmt die Gefällsrichtung der Straßenoberfläche mit derjenigen des unterirdischen Schmutzwasserkanales überein; es läuft also im allgemeinen auch das Niederschlagswasser in der Richtung der Pfeile ab. Mehrfach waren jedoch Abweichungen hiervon erforderlich. In diesen Fällen ist die Abflußrichtung des Oberflächenwassers durch entgegengeeetzt gerichtete Pfeile im Lageplane angedeutet worden.

B. EINZELHEITEN.

I. Hochgebiet.

Für die Linienführung der Straßen und die Ausgestaltung ihres Längenprofiles war neben sorgfältiger Beachtung der vorhandenen Wege und der Grundstücksabgrenzungen im wesentlichen die Bedingung maßgebend, daß sich die zu erbauenden neuen Straßen unter Erreichung möglichst günstiger Gefällverhältnisse soweit irgend angängig der vorhandenen Geländegestaltung anschmiegen sollen. Diese Bedingung wird im allgemeinen am besten dadurch erfüllt, daß die Straßenzüge, wie das auch bei den vorhandenen Wegen meist der Fall ist, möglichst der Sohle der natürlichen Geländefalten folgen. Dadurch wird zugleich auch noch der große Vorteil erreicht, daß die Anbauten auf den ansteigenden Geländeflächen nach diesen Straßen hin sehr gut entwässert werden können.

Nur an einer Stelle werden größere Erdarbeiten vorgenommen werden müssen, und zwar im oberen Teile der Oberspaarer Straße. Diese Straße hat das verhältnismäßig günstige Gefälle 1 : 20,5 von der Straße O aus bis zu derjenigen Stelle, an welcher nach dem Entwurf ein treppenartig ansteigender Fußweg nach der Straße Q abzweigt. Von dieser Stelle aus bis zu dem auf dem Bergkamm entlang führenden Boselweg steigt sie aber sehr steil an. Es erscheint zur besseren Erschließung des ganzen auf der Höhe des Spaargebirges jetzt schon vorhandenen und des später noch entstehenden Stadtteiles dringend geboten, wenigstens einen Straßenzug zu schaffen, der unter günstigen Steigungsverhältnissen auch einen Lastverkehr zuläßt.*) Es wird daher vorgeschlagen, für den oberen Teil der Oberspaarer Straße eine Ersatzstraße zu schaffen, die dasselbe günstige Steigungsverhältnis von 1 : 20,5 aufweist wie die untere Strecke dieser Straße; das kann erreicht werden durch Einlegung einer Straßenkehre, mit einer etwa 60 m langen Futtermauer. —

Was die Querschnittausgestaltung der Straßen des Hochgebietes anlangt, so sollen die Wohnstraßen ihrer geringen Verkehrsbedeutung entsprechend und zur Erzielung einer möglichst billigen Herstellung der Regel nach eine schmale zweispurige Fahrbahn von 4,5 m Breite erhalten, an die sich beiderseitig erhöhte in bescheidenen Abmessungen gehaltene Bürgersteige anschließen. In einer Reihe gänzlich untergeordneter Wohnstraßen sollen zur Kostenersparnis die erhöhten Bürgersteige sogar fortfallen; es sind die Straßen I, II, III und IV, sowie die Straßen P, R und S. Für diese Straßen ist nur eine einheitliche, nach der Straßenmitte hin entwässernde 5 m breite Bahn aus Kleinpflaster vorgesehen worden, die durch die beiderseitigen Vorgärten unmittelbar begrenzt wird.

Die bereits erwähnten Straßen von einer gewissen Verkehrsbedeutung sollen im allgemeinen 6 m breite Fahrbahnen mit beiderseitig anschließenden erhöhten Bürgersteigen erhalten. Für den „Boselweg“ aber, diese auf dem ganzen Höhenrücken des Spaargebirges entlangführende Hauptstraße, ist das Breitenmaß der Fahrbahn von 6,0 auf 7,5 m erhöht worden. Das gleiche gilt für die Oberspaarer Straße, weil diese, wie oben schon ausgeführt wurde, unter Umständen eine Straßenbahnlinie aufnehmen muß.

Für eine Reihe von Straßen sind Baumpflanzungen auf den Bürgersteigen vorgesehen worden, und zwar bei den im wesentlichen von Nord nach Süd gerichteten Straßen auf beiden Straßenseiten, bei den im wesentlichen von Westen nach Osten gerichteten Straßen mehrfach nur auf der dem Sonnenlicht vorzugsweise ausgesetzten Nordseite.

Eine eigenartige Querschnittsausbildung soll die Straße T erhalten, welche schleifenförmig in möglichst gleicher Höhenlage um die höchste Kuppe des Spaargebirges im Bebauungsplangebiet herumführt. Von dieser Straße aus werden sich in stetem Wechsel herrliche Ausblicke in die malerischen Täler des Spaargebirges oder in das Elbgelände ergeben; sie wird daher voraussichtlich zu Spaziergängen und Spazierfahrten stark benutzt werden. Die Straße soll daher außer einer 7,5 m (dreispurigen) Fahrbahn einen rund 4 m breiten Promenadenweg erhalten, und zwar, zur Verringerung der Erdarbeiten in einer terrassenförmigen Querschnittanordnung derart, daß der Promenadenweg rund 3 m tiefer liegt als der Fahrweg (siehe Querschnittzeichnung auf Tafel 60 — Hochgebiet —). Hierbei wird aber noch ein weiterer Vorteil erreicht. Da die Baumallee des Promenadenweges geschoren werden soll, so ergibt sich einerseits für die Benutzer der Wagen ein freier, durch die Fußgänger nicht behinderter Ausblick aus dem Wagen heraus über die geschorene Allee hinweg. Andererseits haben auch die Fußgänger unter ihrem ein natürliches Schutzdach darstellenden Laubengang, ungestört durch das Geräusch und den Staub des Wagenverkehrs, einen freien Ausblick in die Landschaft hinaus.

Eine besondere Querschnittausbildung soll auch die „Kreyerner Straße“ erhalten. Auf dieser noch nicht beiderseitig bebauten Straße ist für die Straßenbahn ein Rasenstreifen vorgesehen worden. Die gleiche Anordnung, deren mannigfache Vorzüge von der Lage der Straßenbahngeleise innerhalb der Pflasterbahnen allgemein anerkannt sind, ist auch für die Straße 2 getroffen worden.

In den bereits beiderseitig bebauten Straßen, in der „Dresdener Straße“, der „Zaschendorfer Straße“ und der „Oberspaarer Straße“ mußte auf die Verweisung der Straßenbahn auf einen besonderen Rasenstreifen leider verzichtet werden. Über die Breitenfestsetzung der Oberspaarer Straße sei hier noch bemerkt, daß die Verbreiterung des jetzigen Straßenzuges nur nach Nordwesten hin erfolgen soll, weil

*) Vgl. die Abhandlung des Verfassers über „Bebauungspläne“ im Foersterschen „Taschenbuch für Bauingenieure“, zweite Auflage, Verlag von Julius Springer, Berlin 1914 (Seite 1799).

auf der Südostseite der Straße sich eine ganze Reihe älterer sehr malerischer Fachwerkshäuser befindet, deren möglichst lange Erhaltung dringend erwünscht ist.

Die Schaffung größerer Platzflächen war bei der außerordentlich weiträumigen Besiedelungsart des Hochgebietes, sowie bei dem Vorhandensein so ausgedehnter zusammenhängender Grünflächen an sich nicht erforderlich, verbot sich übrigens auch von selbst durch den gebirgigen Charakter des Geländes. Immerhin ist auf dem ebenen Bergrücken an der Abzweigungsstelle der Straße V vom Boselweg, sowie ferner auf einer ebenfalls leidlich ebenen Stelle an der Straße N zwischen den Straßen O und P fluchtlinienmäßig je ein Platz von mäßigen Abmessungen vorgesehen worden, der für die Errichtung öffentlicher Gebäude und sonstiger hervorragender Bauten später vielleicht in Frage kommen könnte.

Im übrigen werden in dem hier vorhandenen außerordentlich bergigem Gelände die Erwägungen, die sowohl bei der Auswahl der Plätze für hervorragende Gebäude wie bei der Bestimmung ihrer Stellung auf dem gewählten Bauplatz anzustellen sind, im wesentlichen sich darauf zu erstrecken haben, daß das Gebäude gut in das Landschaftsbild hineinpaßt. Diese Frage läßt sich aber stets erst dann entscheiden, wenn man schon genau weiß, welcher Art das betreffende Gebäude ist, und wie es im einzelnen gestaltet werden soll. Dagegen ergab sich aus den Geländeschwierigkeiten mehrfach die Notwendigkeit, Wendeplätze am Ende tot auslaufender Fahrstraßen anlegen zu müssen, die sonst nach Möglichkeit vermieden werden.

II. Tiefgebiet.

Bei der nahezu ebenen Gestaltung des Geländes mußte darauf geachtet werden, daß die Straßen in ihren Längenschnitten nicht zu flach verlaufen, sondern daß sie stets ein gewisses für die Abführung des Niederschlagwassers in den Rinnsteinen genügendes Mindestgefälle erhalten, was oft sehr schwer zu erreichen ist. Soweit die Berücksichtigung des Grundwasserstandes und der Hochwasserverhältnisse dies zuläßt, wird auch in dem Tiefgebiet bei der Linienführung und Längenschnittausgestaltung der Straßen eine möglichste Anschmiegung an das Gelände und eine weitgehende Einschränkung der Erdarbeiten erstrebt.

Die Grundrißlinienführung der Straße wird bedingt durch die ausgebauten Wege und Straßen, durch die vorhandene Bebauung, durch die Grundstücksgrenzen und durch den Verlauf des als Grünstreifen dienenden Bachgebietes des Fürstengrabens. Weiterhin wird sie beeinflußt durch die Forderung, längliche Baublöcke von günstigen Blocktiefen zu schaffen, wobei die Baublockecken in Rücksicht auf den Reihenbau eine möglichst rechtwinklige Endigung erhalten müssen. Durch diese Bedingung hat sich vielfach die Krümmung von Straßen erforderlich gemacht.

Als einer der Gründe, welcher für die gewählte Führung der Straße 1 bestimmend war, ist schon angeführt worden, daß derjenige Straßenzug, der zur Aufnahme einer später etwa erforderlichen Schnellbahn geeignet sein soll, möglichst wenig Kreuzungen mit anderen Straßenzügen haben soll. Dieser Forderung wäre also nicht entsprochen worden, wenn die Straße 1 mitten durch das Stadterweiterungsgebiet zwischen Zaschendorfer Straße und Fürstengraben hindurchgeleitet worden wäre; wohl aber wird ihr dadurch genügt, daß die Straße 1 jenseits des Grünstreifens zum größten Teil an seinem Rande entlang geführt wird. Für die gewählte Lage der Straße 1 spricht aber noch ein weiterer Umstand: das Heranrücken an das Industriegebiet. Es muß nämlich erwartet werden, daß gerade die Bevölkerung des Industriegebietes und die in ihm beschäftigten Personen eine Fernschnellbahn ganz besonders stark benutzen werden. Aber auch den Bewohnern des rechtselbischen Teiles des Meißener Stadtgebietes wird durch die Straße 2 (den „Steinweg“) die Fernschnellbahn besser zugänglich gemacht, als wenn diese weiter nach Süden hin verschoben werden würde.

Bei der Besprechung der Straßenquerschnitte im Tiefgebiet sei zunächst auf diejenigen Bemerkungen verwiesen, die über diesen Gegenstand bereits oben bei der Besprechung des Hochgebietes gemacht worden sind. Die gleichen Grundsätze sollen auch im Tiefgebiet Anwendung finden. Dahin gehört vor allen Dingen die unterschiedliche Behandlung der Wohnstraßen und der Verkehrsstraßen inbezug auf die Breitenabmessung der Fahrdämme und die Berücksichtigung der Himmelsrichtungen bei der Anordnung der Baumanpflanzungen in den Straßen. Insofern aber treten für den Entwurf der Baufluchtlinien im Tiefgebiet teilweise andere Gesichtspunkte auf als im Hochgebiet, als in dem letzteren durchweg die offene Bauweise, bei dem ersteren aber die geschlossene Bauweise, der Reihenbau, zur Anwendung kommen soll.

Die Baufluchtlinien, die in dem Lageplan des Hochgebietes verzeichnet sind, sollen nur die Mindestentfernung angeben, in welcher die Gebäude an die Straßenfluchtlinie heranrücken dürfen. Im übrigen soll es aber vollständig freigestellt sein, auf welchem Teile des Grundstückes und in welcher Stellung das Einzelhaus errichtet wird. Dagegen müssen die Baufluchtlinien im Lageplan des Tiefgebietes eingehalten werden; denn hier würde beispielsweise ein willkürliches Zurückrücken einzelner oder mehrerer Gebäude kahle Brandmauern hervortreten lassen, die das Straßenbild verunzieren.

Verhältnismäßig lange Straßenfluchten sollen dadurch wirksam unterbrochen werden, daß die Baufluchtlinie auf längere Strecken rechtwinklig zurückspringt. Allerdings muß dabei dafür gesorgt werden, daß diese Rücksprünge nicht mit den Grundstücksgrenzen zusammenfallen, sondern innerhalb eines Grundstückes liegen und daher die Anbringung von Fenster- und Türöffnungen an der in der beistehenden Skizze mit × angedeuteten Stelle zulassen. (Textbild 3.) In vielen Fällen wurde deshalb von der gleichlaufenden Richtung der Baufluchtlinie mit der Straßenfluchtlinie abgewichen, um die unschön wirkenden scharfen buckligen Krümmungen der Hausfronten durch eine gerade Linie zu ersetzen (beispielsweise in den Straßen 7, 8, 9, Hausenstraße, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, Alt-Zaschendorfer Straße, Neu-Zaschendorfer Straße).

An den Endigungen einer Anzahl von Vorgärtenstraßen, die in Straßen ohne Vorgärten einmünden, soll die Bau-

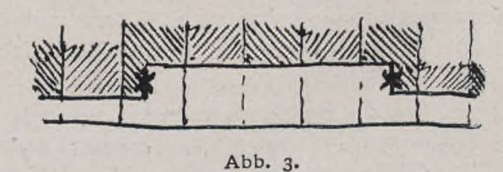


Abb. 3.

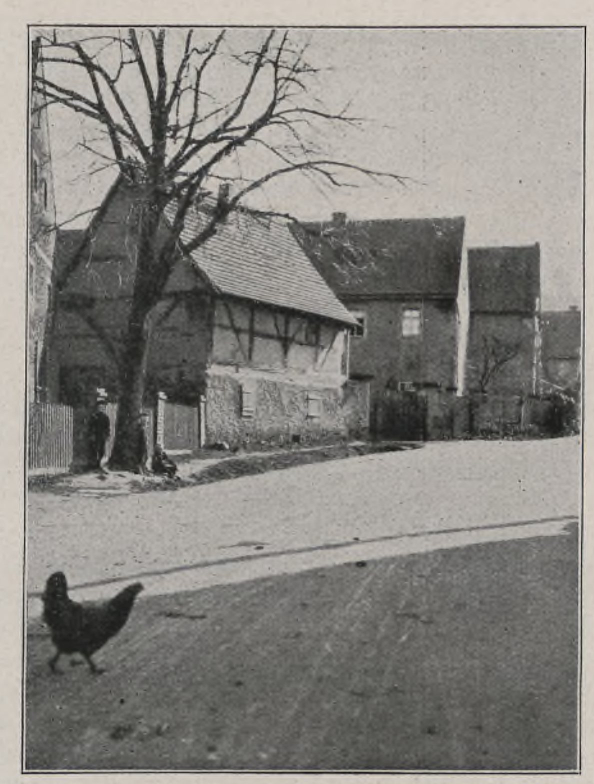


Abb. 4. Straßenbild in Alt-Zaschendorf.

fluchtlinie in die Straßenfluchtlinie vorgeschoben, d. h. der Vorgarten in Fortfall gebracht werden, damit einerseits den Vorgärten ein wirkungsvoller Abschluß gegeben wird, und damit andererseits die Wandung der durchlaufenden vorgartenlosen Straße keine zu breite, unschön wirkende Unterbrechung erfährt. (So beispielsweise an der Einmündung der Alt-Zaschendorfer Straße in die Straße 1 und in die Straße 25, der Neu-Zaschendorfer Straße, der Straße 26, der Straße 25 und der Straße 6 in die Zaschendorfer Straße). Selbstverständlich gilt auch für diese Anordnung die oben ausgesprochene Forderung, daß die Rücksprünge der Baufluchtlinie nicht mit den Grundstücksgrenzen zusammenfallen dürfen.

Die gewählten Straßenquerschnitte sind ohne weiteres aus Tafel 60 erkennbar. Nur zu der Querschnittsausgestaltung der Straße I seien einige Bemerkungen gemacht. Durch die vorgeschlagene 20 m breite Mittelallee wird die Möglichkeit gegeben, später einmal eine Schnellbahn bis in den Stadtkern hinein einzuführen, auch wenn inzwischen das ganze Stadterweiterungsgebiet bebaut sein sollte. Dabei ist die Schnellbahn als „Einschnittbahn" und nicht als „Dammbahn" gedacht, weil bei der Führung der Schnellbahn in einem mäßig tiefen Einschnitt von etwa 2 m nicht nur das Straßenbild in seiner ursprünglichen Gestaltung erhalten bleibt, sondern weil bei dieser Anordnung sich auch schienenfreie Straßenüberführungen leichter ausführen lassen.

Würde es aber nicht dazu kommen, daß der 20 m breite Straßenstreifen zu einer Schnellbahn (sei sie nur eine „Dammbahn" oder eine „Einschnittbahn") benutzt werden müßte, so bleiben, abgesehen von der Verwendung zu einem gärtnerisch auszugestaltenden Promenadenweg noch andere zweckmäßige Verwendungsmöglichkeiten übrig. Von diesen sind auf Tafel 60 zwei Lösungen angegeben worden, bei denen eine besondere Automobilstraße vorgesehen ist.

In dem weit weniger von Grünflächen durchzogenen Tiefgebiet erschien die fluchtlinienmäßige Feststellung einer größeren Anzahl von Plätzen erforderlich. Die Plätze sind, damit sie einem möglichst großen Teile der künftigen Anwohner zugänglich sind, gleichmäßig über das ganze Wohngebiet verteilt worden. Der größte der vorgesehenen für Erholungszwecke vorgesehene Platz liegt ungefähr inmitten des ganzen Siedelungsgebietes an dem Treffpunkt der Straße 22 mit der Hausenstraße, und zwar durchweg auf einem Gelände, das sich bereits im Besitze der Stadt befindet. Es entstehen also aus dem Grunderwerb keine erheblichen Kosten für die Allgemeinheit.

Ein zweiter, etwas kleinerer Platz, der als Kinderspielplatz dienen soll, liegt unweit davon, ebenfalls ungefähr in der Mitte des ganzen Besiedelungsgebietes an der Hausenstraße zwischen den Straßen 14 und 15. Er wurde zugleich mit dem ganzen Straßennetz aus dem früher schon aufgestellten Teilbebauungsplan für das Gebiet zwischen Hausenstraße, Ziegelstraße, Hermann-Grafe-Straße und Zaschendorfer Straße in den vorliegenden Bebauungsplanentwurf übernommen. Weitere Platzanlagen, die nach den Straßenkreuzungen hin seitlich sich öffnen, und die daher wegen ihrer ruhigen, durch keine Straßenöffnungen unterbrochenen Wandflächen besonders zur Umbauung mit öffentlichen Gebäuden und sonstigen hervorragenden Baulichkeiten sich eignen, sind an dem Treffpunkt der Straße 8 mit der Straße 10 und der Straße 11 mit der Hermann-Grafe-Straße vorgesehen worden. Einige kleinere Ruheplätze, die sich zur Aufstellung von Bänken unter Baumgruppen, sowie zur Errichtung von Brunnen oder kleinen Denkmälern eignen, haben sich an Straßentreffpunkten dadurch ergeben, daß eine bessere Umleitung des Verkehrs um die Straßenecken erforderlich erschien.

Der inmitten der außerordentlich malerischen Dorfanlage Alt-Zaschendorf befindliche Platz mit dem Dorfweiher (siehe die Abbildungen auf Tafel 60 und Textbilder 4 und 5) ist fluchtlinienmäßig so ausgestaltet, daß er in der Zukunft zu einer reizvollen städtischen Platzanlage hergerichtet werden kann, indem an Stelle des unregelmäßig abgegrenzten Dorfteiches ein rechteckiges, in einfachster Weise eingefaßtes, von Rasenflächen umzogenes und von einer geschorenen Baumallee umgebenes Wasserbecken angelegt wird. Daß auch die übrigen die Dorflage betreffenden Fluchtlinienfestsetzungen auf die vorhandenen alten Gebäude, die

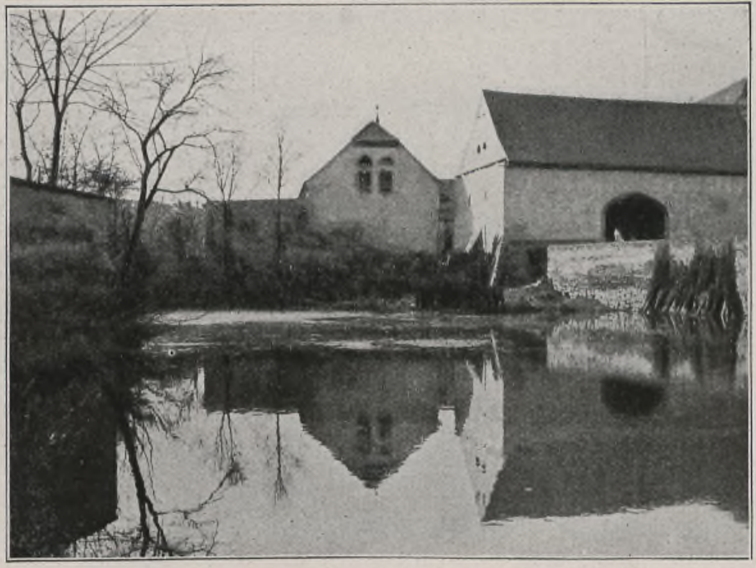


Abb. 5. Dorfteich in Alt-Zaschendorf.

malerische Straßenbilder von seltener Schönheit ergeben, Rücksicht nehmen, bedarf wohl kaum der besonderen Betonung.

Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß bei der gewählten Höhenlage der Straße 1 an ihren Kreuzungsstellen mit der Straße 2 und 3 und bei der Entfernung dieser beiden Punkte von der Staatseisenbahn alle Möglichkeiten für die Kreuzung der Straßen 2 und 3 mit der Eisenbahnlinie gegeben sind: Kreuzung in Schienenhöhe, Unterführung oder Überführung.

UTRECHT.

Von Dr.-Ing. W. B. PETERI, Soerobaya (Java).

Die Stadt Utrecht, bedeutend als Zentrum des Landes, als geistliche Hauptstadt während des Mittelalters, bisweilen im Begriff, auch die weltliche Hauptstadt zu werden, zeigt vom städtebaulichen Standpunkte so viele Eigentümlichkeiten, daß es die Mühe lohnt, der Entwicklung dieser Stadt eine Betrachtung zu widmen.

Erstens hatte die Geistlichkeit einen großen Grundbesitz, der dem Aufbau der Stadt sein Gepräge aufdrückte, zweitens hatten die adeligen Geschlechter ihre Winterwohnungen in der Stadt, und drittens ist die Machtentwickelung der Zünfte nirgendwo in den nördlichen Niederlanden so groß gewesen wie in Utrecht. Fügen wir noch hinzu, daß der Kern dieser Stadt vielleicht römischen, gewiß merovingischen Ursprungs ist, und daß die Stadt, als sie Stadtrechte bekam, gleich dermaßen umwallt worden ist, daß man sie niemals zu erweitern brauchte, so geht daraus hervor, daß ein Studium der Baugeschichte Utrechts von großer Bedeutung für die Kenntnis unserer Stadtentstehungen sein muß.

Als nach der Zerstörung durch die Normannen (856) Bischof Balderic im Jahre 934 die Stadt wiederaufbaute, gab er ihr nur die frühere Form und Größe, schloß aber in die neuen Festungswerke das Gelände ein, das den Dom, Oudmunsterkerkhof, Vismarkt, Donkere und Lichte Gaard, Wed und Oudmunstertrans umfaßte.*) Diese Fläche wurde von einem Walle und einer Gracht umringt. Im Jahre 1039 wurde die Kapitelkirche von Sankt Petrus gegründet, und sie bekam als Bauplatz den Grund zwischen Achter-den-Sankt-Pieter und Kromme Nieuwe Gracht.**)

*) Jhr. de Geer, Het Oude Trecht, Seite 93.
**) Dr. Muller, Schetsen uit de Middeleeuwen, Ste. 167.

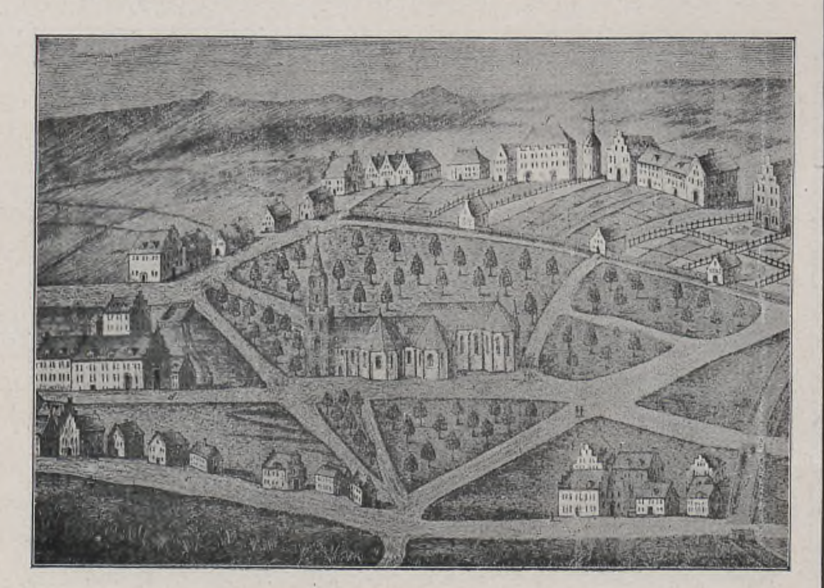


Abb. 6. Janskerkhof um 1609.

Im Jahre 1054 entstand die Kapitelkirche von Sankt Jan, die als „Montade“ das Gelände zwischen Voorstraat, Wittevrouwenstraat, Lange Jufferstraat, Muntstraat, Kromme Nieuwe Gracht, Jansdam, Minnebroersstraat und Neude umfaßte.

Eine solche Montade oder Immunität bildete einen selbständigen Rechtskörper im städtischen Körper. Gleich wie das Stadtfreie dem es umgebenden Lande entzogen war, und die Macht der gräflichen Beamten innerhalb des Stadtfreien nicht galt, und die Macht dort, ausgenommen einige Beschränkungen, dem städtischen Gerichte zukam, so war auch die Montade ein Rechtsgebiet für sich, stehend unter den Kapitelherren und gänzlich unabhängig von der Stadt, innerhalb deren Umwallung sie lag. Wie sonderbar es auch scheint, ist das Montadensystem eine logische Durchführung des Grundgedankens, der zur Stadtfreiheit leitete. Denn was war eine Stadt anders, als eine große weltliche Montade in dem sie umgebenden Lande! Der Einfluß dieses Montadensystems auf den Städtebau zeigte sich darin, daß alle Gesetze und Verordnungen, auch insoweit sie das Bauwesen betrafen, ihre Kraft verloren an der Grenze der Montade — innerhalb der Immunität war alles den geistlichen Besitzern überlassen. Dr. jur. et phil. S. Muller Fzw. malt eine solche Montade in wenigen Worten: Keine Stadt war so klein, ohne daß sich darin ein Kloster befunden hätte, an dem der Magistrat seine Macht verlor. War dieses Kloster eine alte Stiftung, vielleicht eine mächtige Abtei, dann bebaute es innerhalb seiner Mauern öfters ausgedehnte Ländereien mit Bäckereien, Brauereien, Speichern, Ställen und Wohnungen der Untergebenen der Mönche, welche einer Abtei das Aussehen eines kleinen Dorfes gaben. Es hat die städtische Obrigkeit sicherlich gestört, daß diese zahlreiche Bewohnerschaft sich innerhalb ihrer Mauern einnisten und ihren Befehlen trotzen konnte.

Doch dasjenige, was man von einer bevorrechteten Geistlichkeit noch ertragen konnte, wurde unerträglich, sobald die Bewohnung einer Immunität weltlichen Personen ein Vorwand wurde, um sich rechtmäßiger Verpflichtungen zu entziehen.

Umgruben sich in dieser Weise die geistlichen Stifte, so wurden auch die Parochialkirchen von Gräben umgeben, und man konnte den Kirchplatz nur erreichen durch ein Tor über einem eisernen Rost, den man anstatt einer Brücke über den Ringgraben gelegt hatte. Man brauchte dort Roste, um zu verhindern, daß Schweine und andere Tiere auf den Kirchhof kamen.

Kehren wir jetzt zum Ausgangspunkte zurück, so bebemerken wir, daß nach der Immunität von Sankt Jan allmählich mehrere entstehen. Zur Vermeidung langweiliger Grenzbeschreibungen sind alle geistlichen Güter auf der

beigegebenen Karte (siehe Tafel 62) durch gestrichelte Linien angedeutet. Wir sehen daraus, daß fast das ganze Gelände östlich der „Oude Gracht" aus Montaden bestand.

Auf dieser Karte sind weiter die alten Rheinarme angedeutet, wie sie im Jahre 1100 noch in Utrecht vorhanden waren. Der westliche Festungsgraben war auch ein Rheinarm.

Über das Gelände der heutigen Stadt gingen zwei Zugangswege zur Burg, nämlich die Zadelstraat und der Steenweg, und weiter der alte Landweg der Chamaven, folgend der Voorstraat, Lange Viestraat, Vredenburg. Dieser Weg führte längs dem alten Hafen, der Neude, und längs dem Marktplatz, Vredenburg.

Allmählich war westlich des bischöflichen Trajectum (Utrecht) mit seinen Anhängen (die Montaden von Sankt Jan, Sankt Paul und Sankt Pieter) ein Handelsort entstanden, bekannt unter dem Namen „Stathe". Dieser Wohnort streckte sich im Jahre 1127 schon aus von der Tolsteeg bis zur Waard. Der Teil bei der Tolsteeg wird wohl der neuere sein; denn als Bischof Godebald zwei der vier Jahrmärkte nach dem neugegrabenen Graben verlegen wollte, begegnete er einem heftigen Widerstand. Dieser neugegrabene Graben war ein Teil der „Oude Gracht" zwischen Tolsteeg und Gaardbrug.

Stathe hatte allmählich gewisse Rechte und Privilegien erworben, welche endlich im Anfang des zwölften Jahrhunderts in der Form eines Stadtrechtes den Einwohnern gegeben wurden. Kaiser Heinrich V. bestätigte sie während seines Besuches im kaiserlichen Palaste zu Utrecht im Jahre 1122. Hierbei wurden die Einwohner des utrechtschen Bistums verpflichtet, mitzuhelfen, die Stadt mit einem Walle zu umgeben. Im Jahre 1122 begann man also diese Arbeit, und sie war gewiß im Jahre 1139 vollendet, als Diedrich VI. genötigt wurde, in jenem Jahre die Stadt zu belagern.

Betrachten wir jetzt, wie die Utrechter die Form ihrer Stadtumwallung feststellten. Der Rheinarm im Westen war eine so gute natürliche Gracht, daß es verschwenderisch gewesen sein würde, wenn man eine andere Westgrenze gewählt hätte.

Die Ostgrenze mußte den folgenden Bedingungen nachkommen: 1. sollten die Montaden von Sankt Jan und Sankt Pieter, welche im Jahre 1122 schon bestanden, innerhalb der Wälle kommen; 2. sollte der Wohnort bei der Sankt-Nicolaus-Kirche auch innerhalb der Stadt kommen. Daß dieser letztere Wohnort schon im Jahre 1122 vorhanden war, ist sehr wahrscheinlich. Im Jahre 1127 wurde der letzte (südliche) Teil der Oude Gracht schon genannt, und warum würde man diesem Teil eine Krümmung gegeben haben, um wieder in der ursprünglichen Richtung zu enden, wenn nicht Wohnhäuser dazu gezwungen hätten?!

Wir sahen in Hoorn schon, daß die Stadt sich bei ihrer ersten Umwallung sehr eng einschloß. Ebenso zeigt das Alkmar. Auch Leiden und Amsterdam sowie Haarlem liefern so viele Beispiele dafür, daß die Städte nicht gerne Umwallungen machten, deren Verteidigung ihrer Länge wegen die Kräfte der Bevölkerung überstieg. Daß die Stadt Utrecht im Jahre 1122 sich so geräumig umwallte, wird deshalb eher seinen Grund gefunden haben in den oben erwähnten Umständen als in ihrem Vertrauen auf die Zukunft.

Zwischen 1300 und 1400 grub man die Nieuwe Gracht, in der der Ringgraben des Sankt Pieters aufgenommen wurde. Innerhalb der Stadt wurde die Oude Gracht bald bebaut, und es entstanden die Straßen Lijnmarkt, Massegast Choorstraat, Donkerstraat, Springweg.

Der Stadtadel fing bald an, große steinerne Häuser zu bauen, als Schorrenburg (1167), Pottenburch (1231), de Borcht (1255), Hasenburch (1260), Pallaes (1296), Lichtenberg (1296), alle längs der Oude Gracht. Die Jahreszahlen deuten die Jahre an, in denen die Häuser zum ersten Male genannt werden. Der Landadel bewohnte die ruhigeren Straßen der Immunitäten an der Ostseite der Stadt; besonders nistete er sich seit dem vierzehnten Jahrhundert auf dem großen Platz vom Sankt Jan ein.

Die verschiedenen Großgrundbesitzer wünschten mit den Hauptverkehrsadern verbunden zu werden und legten deshalb auf ihren Grundstücken Dienstgänge oder Gassen an. So entstanden die folgenden Gassen: die Zuilenstraat (gegenüber die Korte Smeestraat) von den Herren van Zuilen, die Zuilensteeg (bei der Waterstraat) von denselben, die Clarenburgsteeg als Vorderhof von Clarenburg, die Vinkenburgsteeg ungefähr 1330 von den Herren von Vinkenburg, die Drakenburgsteeg als Ausgang des Hauses Drakenburg, die Jeruzalemsteeg von den Herren von Gaesbeek, die Hardebollenstraße von dem Geschlechte Hardebol, die Schalkwijksteeg von den Herren von Schalkwijk.

In derselben Weise schufen die Klöster Verbindungswege: Lange und Korte Juffersteeg von den „Wittevrouwen", Ambachtsstraat von dem Sankt-Jans-Kapitel im Jahre 1360, die Straße längs der Kromme Nieuwe Gracht mit Genehmigung des Pieterskapitels im Jahre 1412 von der Stadt angelegt, die Ridderhofstad von den Herren von Oudmunster im Jahre 1400 geöffnet, Jacobijnensteeg von den Jakobinern als Zugang zur Oude Gracht angelegt, Catharijnestraat von den Herren von Sankt Catharine, Zakkedragersstraat von demselben Kloster, Mariastraat von dem Kapitel von Maria als Verbindung mit dem Steenweg, Stroosteeg von demselben Kapitel, Nobelstraat von den Herren von Sankt Jan.

Einige Male bedurfte der Verkehr so dringend neuer Verbindungen, daß die Stadt selbst eingriff, auch durch Unterhandlung mit den mächtigen Kapiteln. So machte die Stadt im Jahre 1338 die Domsteeg auf dem Grund des Sankt-Martin-Kapitels, das zu diesem Zweck ein Haus mit großem Garten tauschte gegen ein Haus auf dem Oud-Kerkhof. So beschloß im Jahre 1412 das Sankt-Pieter-Kapitel auf Bitten der Stadtregierung, einen Weg anzulegen, vom Sint-Pieter-Kirchhof bis zur Kromme Nieuwe Gracht; dieser Weg hieß Sankt-Pieter-Straße.

Sehen wir hier also schon Obrigkeitsbemühungen, so wird noch mehreren solcher in der Baugeschichte Utrechts begegnet, und zwar, um die Übersicht zu vereinfachen, nach drei Zeiträumen geordnet: 1. vor der Verweltlichung der Klostergüter; 2. gleich nach der Verweltlichung; 3. in späteren Zeiten. Einzelheiten hierüber kann man finden in dem Werke: Van der Monde, Geschiedenis von Utrechts Straaten, Pleinen enz., Utrecht 1844.

Im Jahre 1389 entstand ein Streit zwischen den Nachbarn der Drieharingensteeg. Die Obrigkeit benutzte diesen Streit und verordnete die Breite der Gasse auf 18 Fuß. Vier Jahre danach (1393) entstand auf Bitten der Stadtregierung die Drift. Diese Gracht lag auf dem Gebiete der Herren von Sankt Jan. Diese Herren führten das Werk auf ihre eigenen Kosten aus. In demselben Jahre wurden schon zehn Gehöfte an der Ostseite gebaut. Das Feld bei der Marienkirche war damals mit einem Graben umgeben.

Bei der Verbreiterung des Grabens, im Jahre 1397, wurde eine Straße an der Außenseite gelegt, zugunsten des Verkehrs.

Man kümmerte sich offenbar in jenen Zeiten noch nicht viel um gute Fluchtlinien. Als man im Jahre 1432 eine neue Fleischhalle in der Catharijnesteeg baute, bekam diese Gasse demzufolge einen Knick. Ungefähr 1441 wurde der alte Rheinarm, der mitten durch den Gänsemarkt floß, ausgefüllt. Der Platz, welcher also entstand, wurde gepflastert. Auch die Neude, die durch die Versandung des Rheines ihre Bedeutung als Hafenraum verloren hatte und allmählich eine sumpfige Grube geworden war, umgeben von Mauern, Ställen und Torwegen, wurde verbessert, und im Jahre 1465 fing man an, auf Kosten der Stadt sie aufzufüllen und zu pflastern.

Im Jahre 1466 traf die Stadt eine Übereinkunft mit den Herren von Oudmunster, nach der sie eine Verbreiterung und eine mehr regelmäßige Form von der Heerenstraße verordnete. Es war gewiß nicht möglich, die Straße überall gleich breit zu machen, da schon Häuser in der Straße standen; deshalb wurde sie 24½ Fuß an der Seite der Nieuwe Gracht, 20 Fuß in der Mitte und 35 Fuß an der Ostseite.

Der Vuile Sloot (schmutzige Graben), der vormals ein gekrümmter Rheinarm war, wurde allmählich außerordentlich schmutzig. Darum gab die Stadt den Nachbarn im Jahre 1524 Unterstützung, um den Graben in gute Ordnung zu bringen. Es war aber unmöglich, den Graben in gutem Stande zu halten, und im Jahre 1547 legte man deshalb ein großes Rohr in den Graben zur Ableitung des Wassers und füllte ihn danach aus. Auch für dieses Werk gab die Obrigkeit eine Unterstützung.

1528 brachte eine große Veränderung auf dem Marktplatz beim Sankt-Catharinen-Tor. Dieser Platz war schon vor dem Jahre 1300 Eigentum der Ritter von Jerusalem, die dort ein Gasthaus stifteten und auch Baustellen verkauften. Im Jahre 1528 wollte Kaiser Karl V. in der Stadt eine Burg bauen, um die Macht der Zünfte im Zaume zu halten. Er erachtete jenen Platz zu diesem Zweck als den besten. So wurde hier die Burg Vredenburg (Friedensburg) errichtet, die den ganzen Platz beanspruchte. Im Jahre 1532 wurden die Gräben vergrößert und 38 Häuser angekauft und abgetragen. Die Catharinastraat und die Korte Viesteeg wurden dadurch kürzer.

Im Jahre 1543 wurden durch städtische Verfügung Gründe und Bauten enteignet zur Verbreiterung und Verbesserung der Wijde Doelensteeg. Im Jahre 1546 wurde der Trans verbessert. Dieses Gelände war im Jahre 1282 von dem Bischofe verkauft unter der Bedingung, es dürften keine Häuser dort gebaut werden. Aber die Herren von Oudmunster und der Paulusabtei hatten den offenen Raum verschmälert, indem sie widerrechtlich ihre Grundstücke ausdehnten. Im Jahre 1546 bat die Stadtregierung den Herren von Oudmunster, diese Gasse zu verbreitern und einen Fahrweg daraus zu machen. Sie willigte zwar in die Bitte ein, aber der Weg blieb Privatbesitz und wurde mit einem Gitterzaun geschlossen.

Nicht überall war es möglich, einen breiteren Weg zu bekommen, indem man die Höfe schmälerte. Aber die Straßen waren an manchen Stellen zu schmal geworden für den heranwachsenden Verkehr. Hauptsächlich in der Lange Viestraße, die eine Hauptstraße war, war der Zustand traurig. Im Jahre 1547 verordnete deshalb die Obrigkeit, um für weniges Geld eine Verbesserung zu erreichen, daß die Treppen und Freitreppen, Schaufenster, Auslagen usw. in dieser Straße weggenommen werden mußten. In der Bakkersteeg, die denselben Mangel hatte, durften die Fenster nicht weiter als eine Elle außerhalb der Giebel stecken.

Es mag wohl sonderbar erscheinen, daß die Viestraße als Teil eines alten Landweges so schmal geworden ist, aber eine nähere Untersuchung hat die Erklärung dafür finden lassen. In der Zeit, als die Besitzer der großen Grundstücke diese für den Bau kleiner Wohnungen in Bauparzellen aufteilten, hatte nämlich die Stadtregierung dies gern gesehen. Die Stadt, in der so viele unbebaute große Grundstücke waren, konnte zufolge der Aufteilung mehr Einwohner aufnehmen. Auf diesem Grunde wurde die Grenze der Bebauung damals nicht so genau beachtet, und besonders nicht an dieser Stelle, wo der mächtige Herr von Lantscroon die Nordgrenze der Gasse auf seinem Gebiete feststellte. Er konnte ja über seinen Besitz nach Willkür verfügen.

Zwischen 1570 und 1590 wird die Vinkenburggasse, als ein Zugangsweg zur Neude, bedeutend an jener Seite verbessert. Im Jahre 1618 wurde der schmale Zugang an der Seite der Oude Gracht breiter gemacht.

Wir begegnen jetzt den ersten Folgen der Verweltlichung der Klostergüter, als im Jahre 1580 der Gänsemarkt verbessert wurde bei der Parzellierung des Klostergebietes. Die Baufluchten werden geradlinig gemacht. Auf dem Gelände legt die Stadt noch im selben Jahr die Teelingstraße an. Auf dem Gebiete der Predigermönche wird im Jahre 1583 der Predikheerenkerkhof angelegt als eine breite Straße, die zum Walle führt. Das Kloster wurde abgetragen und in Baustellen umgewandelt.

Zur selben Zeit wurde die Lange Louwerstraße verbessert. Nachdem die Utrechter das Schloß Vredenburg erobert hatten, wurde es bis zum Boden abgetragen, damit sich niemals wieder ein Feind dort einnisten könnte. Demzufolge konnten die alten Zustände auf dem Platz wiederhergestellt werden. Die Koestraat wurde im Jahre 1584 wieder bebaut bis zur Lange Viestraat, die Catharijnestraat bekam im Jahre 1507 ihre alte Gestalt zurück. Auch entstand wieder die Hoogenbergsteeg.

Im Jahre 1586 wurde der Steenweg verbessert, als die Grundstücke nördlich der Buurtkerk zur Bebauung verkauft wurden.

Bei der Aufteilung des Minoritenklosters hatte man schon darauf gerechnet, die Nordseite der Minderbroederstraat soviel wie möglich geradlinig zu machen (1598). Die Südseite der Straße, die von noch höherem Alter war, blieb noch sehr unregelmäßig.

Während des siebzehnten Jahrhunderts sind besonders viele Stadtverbesserungen zustande gekommen. Wäre man in jener Zeit nicht eingeschritten, so wäre aus dem zersplitterten Gebiete niemals ein gutes Ganze entstanden. Obgleich während des ganzen Jahrhunderts die Stadtregierung einschritt, sind ihre Bemühungen doch ungefähr im Jahre 1648 am lohnendsten gewesen.

Der Janskerkhof, der vor der Verbesserung von Grachten und Wällen umringt war, und den man nur erreichen konnte durch die Lange Janstraße, welche mittels eines Tores abgeschlossen war, wurde im Jahre 1600 in gute Ordnung gebracht und gepflastert. Zur selben Zeit

verbesserte man die Lange Janstraße und gab ihr eine regelmäßige Form.

Im Jahre 1616 schloß die Stadt eine Übereinkunft mit dem Marienkapitel, wobei das Kapitel guthieß, daß man den Graben rings um den Marienplatz ausfüllte, die Mauern abtrug und den Platz pflasterte.

Vorher war die Nieuwstraat eine Sackgasse und endete bei der Paulusabtei. Man trachtete schon im Jahre 1595 danach, diesen Nachteil aus dem Weg zu schaffen. Dieser Versuch schlug fehl, aber im Jahre 1618 kam die Verbesserung zustande. Einige Grundstücke der Abtei wurden gekauft und in Baustellen aufgeteilt. Eine Kommission legte die neue Straße an, ebnete das Gelände ein, stellte fest, daß es nach der „Alten Gracht" entwässern sollte, und bestimmte die Straßenbreite auf $1^1/_2$ Ruten. Die Hausbesitzer bekamen das Recht, hier Treppen vor ihren Häusern zu machen.

Im Jahre 1621 wurde auf dem Gebiete des vormaligen Baginenklosters die Bagijnenstraße angelegt. Beim Verkaufe der Klosterhöfe an der Zuilenstraße verordnete die Stadtregierung, daß die neuen Grundbesitzer die Straße an der Nieuwstraßenseite 43 Fuß, an der Oude Grachtseite 35 Fuß breit machen sollten.

Die Cathrijnegasse wurde im Jahre 1633 verbreitert, indem man die Mauer des Cathrinenklosters zurückstellte. Der Nieuwe Kamp wurde im Jahre 1635 von der Obrigkeit angelegt, wonach man die Grundstücke des Bregittenklosters verkaufte.

Die Pieterstraße verdankte ihre Entstehung privater Tatkraft. Im Jahre 1640 wollte Jacob von Asch von Wijck, ein Großgrundbesitzer, zwischen Kromme Nieuwe Gracht und Pieterskirchhof seinen Grund aufschließen. Er entwarf zu diesem Zweck die Straße. Eine Kommission der Stadtregierung setzte die Breite auf 24 Fuß fest.

Im folgenden Jahre wurde befohlen, in Übereinstimmung mit einem dazu gemachten Plan, an der Stelle des Domtrans in der besten Weise eine 30 Fuß breite Straße anzulegen. Man kaufte zu diesem Zweck Grundstücke und unterhandelte mit den Besitzern. So entstand Achter den Dom. Der Vuile Sloot, der auch nach den erwähnten Verbesserungen noch immer krumm war, wurde im Jahre 1642 verbessert und geradlinig gemacht. Als Freiherr Adam von Lokhorst in diesem Jahr bei der Obrigkeit beantragte, seine unbebauten Grundstücke bebauen zu dürfen, wurde ihm das zugestanden, wenn er nur geradlinig baute zwischen zwei mit Namen genannten Häusern in dieser Straße.

Im folgenden Jahr wurde durch Magistratsverfügung die Nobelstraat verbessert und entwässert; aber es dauerte noch vier Jahre, ehe man ein voraussteckendes Tor und eine Mauer abtrug und die Straße geradlinig und überall gleich breit machte.

Im Jahre 1643 bekam die Bregittenstraße eine schnurgerade Fluchtlinie. Man trug eine Kirche ab und bekam auf diese Weise den nötigen Boden. Auch wurde der Oudmunstertrans verbessert, indem man alte Mauern abtrug und neue Häuser baute. Auch wollte die Stadt Grundstücke in der Nachbarschaft der Servetsteeg kaufen und mit Häusern bebauen. Allein die Staaten des Landes bewilligten nicht die Bitte. Jedoch erreichte man sein Ziel in anderer Weise. Als der Graf von Solms eine Wohnung umbauen wollte, benutzte man diese Gelegenheit, um die Straße zu verbreitern. Ein Haus wurde gekauft und das Haus des Grafen in die neue Fluchtlinie gestellt.

Ebenso wurde der Zustand bei der Hoogt verbessert. Es war da sehr winklig und unregelmäßig und kein würdiger Zugang zum Verwaltungsgebäude. Darum ließ die Stadt einen Plan machen und führte das Werk nach dieser Zeichnung aus.

Im Jahre 1637 hatte man schon die Drieharingensteeg eingehend verbessern wollen. Die Stadtregierung untersuchte den Zustand an der Stelle und machte einige Skizzen. Als dann ein Haus in dieser Gasse umgebaut werden sollte, knüpfte man an die Genehmigung zum Umbau Bedingungen. Diese waren dem Besitzer zu schwer, und er baute infolgedessen nicht. Aber im Jahre 1643 gab die Obrigkeit mildere Bedingungen, und so kam die Verbesserung zustande. Auch mußte eine Kommission die Treppen, Fenster und Vordächer einfluchten und ordnen „zur schönsten Zierde".

Die Korte Jansteeg wurde sehr gebessert. Man ließ die Häuser an der Westseite abtragen und mehr westlich wieder aufbauen. Die Besitzer bekamen zu diesem Zweck eine große Unterstützung. Man hätte die Straße lieber in der Verlängerung der Domsteeg gemacht, aber die Kosten davon waren zu bedeutend.

Im Jahre 1645 wurden Schoutenstraat und Teelingstraat verbessert. In der ersteren kürzte man ein Eckhaus bei dem Gänsemarkt, bei der zweiten ordnete man den Zustand bei dem Verkaufe einiger Baustellen des ehemaligen Franziskanerklosters.

Es war eine große Schwierigkeit, daß man von dem Südende der Nieuwstraat nicht nach der Oude Gracht kommen konnte, da Häuser des Agnietenklosters den Durchgang versperrten. Im Jahre 1621 bat der Magistrat den Verwalter des Klosters, eine Straße über dem Klostergelände zu machen und Baustellen an dieser Straße zu verkaufen. Die Bitte wurde nicht bewilligt. Darum kaufte die Stadt im Jahre 1651 Boden und Wohnungen und machte selbst die Straße. Sie wurde von 18 bis 20 Fuß breit.

Im Jahre 1647 kaufte sie die alte Münze, teilte den Grund in Bauparzellen und plante eine Straße. So entstand die Muntstraat in ihrer heutigen Gestalt.

Im Jahre 1648 verbesserte man die Korte Smeestraat, im Jahre 1650 die Wijde Watersteeg, im Jahre 1656 den Vischmarkt.

Eine eingehende Verbesserung war die Anlage der Boothstraße. Schon im Jahre 1645 hatte Freiherr von Malapert einen Plan eingeliefert, um auf seinem Besitze, an der Nordwestseite des Janskerkhofs, eine Straße zu machen. Dieser Plan wurde nicht gutgeheißen. Als aber im Jahre 1658 Häuser und Grundstücke verkauft wurden, welche die gewünschte Richtung hatten, machte die Stadt bekannt, daß sie über diesen Gründen eine Straße anlegen und selbst die Kosten bezahlen wolle. Der Käufer, Bürgermeister Booth, und der Besitzer eines angrenzenden Hauses gerieten bald mit der Stadt zur Übereinstimmung. In dieser Weise kam die Boothstraße zustande.

Im Jahre 1663 wurde von Obrigkeits wegen die Keistraat angelegt als eine Verbindung zwischen Achter-Sint-Pieter und Janskerkhof. Im folgenden Jahr wurde die Donkere Gaard erweitert, indem man eine Scheune an der Südseite der Straße abtrug.

Dem Rathause gegenüber, an der anderen Seite der Oude Gracht, lag früher eine Straße als Verlängerung der Lijnmarkt und Choorstraat. Der Ausblick auf die Hintergiebel dieser Häuser verdroß den Magistrat, und er ver-

ordnete am 9. Juni 1664: Da man durch die Abtragung der Häuser in der Snippevlucht einen sehr nötigen und schönen Ausblick auf das Rathaus bekommen würde, wird eine Kommission ernannt, welche die Häuser abschätzen und die Besitzer der Häuser, deren Ausblick verbessert wird, fragen soll, wieviel sie zu den Kosten beitragen wollen. Die Kosten waren zu groß, und nun schlug der Magistrat einen anderen Weg ein. Er verordnete, daß die Hausbesitzer an der Snippevlucht nichts instand setzen durften. Dies war in unseren Augen ein sehr ungerechtes Mittel, aber man hat es in verschiedenen anderen Städten auch angewendet. Durch diese Verordnung sanken die Preise der Häuser, und bei öffentlichen Steigerungen kaufte die Stadt sie für einen kleinen Preis. Das letzte wurde im Jahre 1700 enteignet.

Im Jahre 1666 wurde der Sint Jansdam, die alte Grenze zwischen Sankt-Jan- und Sankt-Pieter-Immunität erweitert.

Wir haben in diesem Überblick keine Platzverbesserungen erwähnt. Diese haben wir absichtlich weggelassen, um bei anderer Gelegenheit davon sprechen zu können. Vorläufig genügt es, zu erwähnen, daß alle Kirchhöfe allmählich ihren ländlichen Charakter verloren, die Mauern abgetragen, die Gräben ausgefüllt und die Wiesenplätze gepflastert wurden.

In dem Abriß, den wir hier gaben, war es natürlich nicht möglich, alle Einzelheiten zu besprechen, auch ist nicht jede Verbesserung erwähnt. Das Ziel war nur, den Einfluß der örtlichen Zustände auf die Stadtwerdung zu beschreiben und einen Blick zu werfen auf die Obrigkeitsbemühungen, die Utrecht zur heutigen Gestalt verholfen haben.

LAUBENSIEDELUNG UND GRÜNFLÄCHE.

Von HARRY MAASZ, Gartenarchitekt, Lübeck.

In dieser Zeit des gewaltigen Weltkrieges ist die Kleingartenfrage erneut in den Mittelpunkt der Erörterungen unseres deutschen Volkes getreten. Ganz von selbst setzte das Bestreben unserer städtischen Behörden ein, dem Volke soviel als möglich Gelegenheit zu geben, sich gartenwirtschaftlich zu betätigen, seine für den Familienbedarf erforderlichen Gartenfrüchte selbst heranzuziehen, um so nach Möglichkeit jeden einzelnen in den Stand zu setzen, dem englischen Aushungerungsplan wirksam zu begegnen. — Schon im ersten Kriegsjahr war die Nachfrage nach Gartenland so gewaltig, daß Maßnahmen getroffen werden mußten, alle verfügbaren, auch nur einigermaßen Ertrag versprechenden Ländereien für die Bewirtschaftung bereitzustellen. Aber schon im Frühjahr des zweiten Kriegsjahres überstieg die Nachfrage nach weiterem Gartenland das zu Gebote Stehende so erheblich, daß, nur um Antragstellern Genüge zu tun, selbst das schlechteste Land, welches gierig hingenommen wurde, für den Anbau von Gartenfrüchten angeboten werden mußte. Und das Wunder geschah. — Wo ehedem Schutt und Abraum lagerte, hatte unermüdlicher Fleiß und eine nie versiegende Schaffenskraft von den frühesten Morgenstunden bis tief in den Abend hinein Gartenland entstehen lassen, auf dem heute die Früchte als glänzender Lohn reifen. Aus brachliegendem Bauland, aus Abraumflächen und Schutthalden wurden Gärten, grünende Gärten mit Sonnenblumensäumen ringsherum. — Die Erntelisten werden zeigen, welch Schätze aus dem einst unbenutzt daliegendem Boden gehoben wurden.

Hunderte von weiteren Anträgen, die bis in den Spätsommer einliefen, mußten abgelehnt werden. Der gewaltigen Nachfrage nach Gartenland konnte von nun an nicht mehr Genüge geleistet werden. So war's in Lübeck. Wie es in den anderen Städten des deutschen Vaterlandes mit über 50000 Einwohnern war, darüber geben mir die eingeforderten und in dankenswertester Weise von den zuständigen Behörden bereitwilligst gegebenen Auskünfte Aufschluß.

Demnach waren nur einige Städte in der Lage, der Nachfrage ein gleich starkes Angebot gegenüberzustellen. Und das sind Städte, die schon vor dem Kriege eine außerordentlich rege Tätigkeit in der Anlage von Kleingärten entfalteten. An der Spitze genannt sei Ulm, das mit seinen rund 56000 Einwohnern insgesamt 400 ha Land seiner Bevölkerung zur Verfügung stellte. Bremen mit einer Zahl von rund 247000 Einwohnern gab 100 ha frei, während Hamburg, dessen Schreber- und Kleingartenvereine in den letzten Jahre eine rege Kleingartenpolitik betrieben, etwa 200 ha für den Kriegsgartenbau hergab.

Man ist gar zu leicht geneigt, diese Begierde nach Gartenland, zumal in dieser Zeit, auf Rechnung der vorauszusehenden und auch eingetretenen Schwierigkeit der Nahrungsmittelbeschaffung zu setzen. Vielleicht auch trieb das Gefühl für eine herannahende Not einen gewissen Hundertteil der Begehrenden zum Garten. Allein aus den mir entgegengebrachten Äußerungen konnte ich zu meiner größten Freude entnehmen, daß die meisten die günstige Gelegenheit dazu benutzten, endlich einmal in den Besitz eines lang ersehnten Gartens zu gelangen. Nicht das Gefühl der einsetzenden Notlage war der Trieb zum Garten, wohl aber die lang entbehrte Fühlung mit der eigenen Scholle, die Betätigung auf eigenem Gartenland im Kreise seiner zahlreichen Kinder. Wer die Tätigkeit so glänzender Einrichtungen, wie die Kriegshilfen unserer Städte, in Rechnung zieht und ermißt, daß nie zu irgendeiner Zeit die fürsorgende Hand so über unser Volk gewaltet hat; wer erkennt, daß die Unterstützungen, zumal kinderreicher Familien, dergestalt sind, daß sie eine Notlage vollkommen ausschließen, wird kaum annehmen, daß es Frauen gibt, die trotz dieser weitestgehenden Fürsorge für sich und ihre Kinder den Pickel in die Hand nehmen, um in 16stündiger Arbeitszeit, schwerer harter Arbeitszeit, den Bauschutt und das Gestein aus dem Boden zu brechen und ringsherum zu hohen Wällen aufzuschütten. Wer das wie ich erlebt hat, kann sich den Tatsachen gegenüber nicht verschließen, daß unserem Volk Gartenland gegeben werden muß in Fülle, und daß unsere Grünflächenpolitik auf Kleingärten, dauernde Kleingärten im Rahmen der Bebauung, im Zuge des grünen Ringes unserer Städte ohne Zeitverlust lossteuern muß.

Die unendlich vielen Kleingartensiedelungen, die da immer wieder und in immer größerem Umkreis schon vor dem Kriege im Weichbilde unserer Städte ihren Lebens-

willen kundtaten, die, durch die Bebauung fortgewiesen, stets aufs neue, wenngleich unter weit ungünstigeren Bedingungen für ihre Pächter, Wurzeln schlugen, verlangen nunmehr, durch den gewaltigsten aller Kriege von neuem zu stärkerem Lebensdrang angefacht, mit elementarer Gewalt nach Daseinsberechtigung. Schon sind die Nutznießer der „Kriegskleingärten" ängstlich besorgt um das Fortbestehen des ihnen überlassenen unter den schwierigsten Bedingungen urbar gemachten Landes, und die Städte werden zeitig genug darauf bedacht sein müssen, ihren seit Jahren bestehenden Grünflächen für Sport und Spiel solche für die Gartenarbeit anzugliedern.

Das wäre so ein rechter Weg, unseren Söhnen und unserem Volke zu danken für all die Aufopferung, für all das Blut, mit dem sie unser Vaterland vor den Feinden ringsum geschirmt und beschützt haben. Danken wir freudig mit dem, was dem Volke zur Gesundung von Leib und Seele not tut, danken wir so, daß auch unsere Jugend, auf welcher all unsere Hoffnung für des deutschen Volkes Machtstellung ruht, die Möglichkeit zur Ertüchtigung seines Geistes und seiner Seele gegeben wird. Schaffen wir neben Sport- und Spielflächen Laubenparks, schaffen wir aus Laubenparks und Freiflächen, gebettet im grünen Wald, und Wiesengürtel unserer Städte so den deutschen Volkspark, den Park für das beschauliche Gartenleben der Familie, den Park für das Spiel der Jugend, für das Wett- und Kampfspiel der Jünglinge und werdenden Männer. Können wir würdiger unsere gefallenen Helden ehren, als daß wir den Lebenden, dem mit gleicher Kampfesfreude beteiligten Alter, der heranwachsenden Jugend diese Stätten schaffen? Würdiger, meine ich, können wir auch nicht danken.

Mit nicht ganz zu verstehender Scheu ist man dem Kleingartengedanken als Teil des dauernden Grünbestandes unserer Städte seither ausgewichen. Mag sein, daß die seither üblichen Laubensiedelungen, deren Äußeres nicht immer, meist wenig vertrauenerweckend auf den Unbeteiligten gewirkt haben mag, daran einen Schuldanteil haben. Ich glaube aber, daß mit einigem Willen die Stadterweiterungsämter sich in den Gedanken einer Laubengartengemeinschaft hineinzuarbeiten vermögen, die würdig all den Grünflächen an die Seite gestellt werden kann, die in früherer und neuerer Zeit zur Ausführung gelangt sind. Die vor allen Dingen durch ihre verkehrlichen Entwicklungsmöglichkeiten mehr als jede andere Grünform geeignet ist, überall gut und organisch eingefügt werden zu können.

Ich habe in den beigefügten Skizzen — siehe Tafel 63 — eine Möglichkeit organischer Verbindung von Kleingartengemeinschaften mit Kleinwohnungssiedelungen, Wald, Grünflächen und Wasser näher auseinandergesetzt. Diese Skizzen — fußend auf Verhältnisse, wie sie hier in Lübeck anklingen — waren bereits vor dem Kriege festgelegt. Sie zeigen heute, wo wir im Zeichen der Kriegerheimstätten stehen, die Möglichkeit einer Gemeinschaft zwischen diesen und den Kleingärten, die von Grünflächen und Sportplätzen begleitet sind. Die Nähe des Flusses fordert die Anlage einer Badeanstalt unter freiem Himmel.

Dieses nur ein Beispiel des Ineinandergreifens verschiedener Grünanlagen unter Berücksichtigung von dauernden Kleingartenparken. Schon in meiner Schrift „Der deutsche Volkspark der Zukunft" (Verlag Trowitzsch & Sohn, Frankfurt a. O.) habe ich die Eingliederungsmöglichkeiten und die Mittel der äußeren Gestaltung eingehend erläutert, und erst kürzlich wies ich in einer kleinen Sonderdruckschrift des „Vortrupp" (Verlag Alfred Janßen, Hamburg) auf die Bedeutung der Kleingärten für die Kriegerheimstättenfrage hin. Nichts scheint mir wichtiger, insonderheit nach dem Kriege, wo erhebliche Lasten auf den Schultern der Gemeinden und jedes einzelnen im Volke ruhen werden, als die Aufnahme von Kleingärten in den Bebauungsplan unserer Städte. Grünanlagen wie diese, an deren Entstehen und Ausbau unser Volk mitarbeitet, in denen es gesundet und erntet, in denen es seine Jugend mit der Scholle in Fühlung bringt; ihm so ein starkes Heimatgefühl einflößt, Anlagen wie diese tun unseren Städten mit ihrem Wohnungselend not.

Schaffen wir den Heimkehrenden Kriegerheimstätten zum dauernden Wohnen unter menschenwürdigen Verhältnissen, Heimstätten mit Bäumen und Blumen und Früchten in Gärten gemeinsam, so schaffen wir auch für die, die da in Miethäusern weiterleben müssen, Möglichkeiten, ihren Garten zu bebauen und zu pflegen. Ich meine, wo wir jahrelange Parkpolitik getrieben haben auf Wegen über Amerika, da sollte es uns nicht schwerfallen, endlich zu einer vollkommenen zu gelangen, deren Wesen im deutschen Volke begründet liegt, und deren Wege so klar und offen vor uns liegen, wenn wir nur die Augen nicht immer noch verschließen möchten den Tausenden von Gärten gegenüber, die da vor den Toren kümmerlich ihr Leben fristen, die da nach Lebensdauer verlangen — nach gesicherter Zukunft — nach weiter nichts!

ÜBER DEN KÜNSTLERISCHEN STÄDTEBAU ALS KULTURFRAGE.

Von FRANZ STEINBRUCKER, Architekt, Berlin-Friedenau.

Ist die Stadt begrifflich als Kulturerrungenschaft zu betrachten oder als ein Übel der Zivilisation? Die Stellungnahme auf einem dieser beiden grundsätzlichen Standpunkte ist entscheidend für diejenigen Erwägungen, von welchen bei Maßnahmen einer gesetzlichen Regelung des Städtebaues auszugehen ist. In diesem Gegensatz äußert sich die Schwierigkeit der Frage, ob beim Städtebau von Kunst überhaupt die Rede sein kann.

Der Künstler, der seinen Beruf aus dem Gefühl der Verantwortlichkeit von Gottes Gnaden als ein Wesensschaffen von innen heraus auffaßt, ohne Rücksicht auf das Verständnis der Massen für seine Willensabsicht, lehnt es ab, als Verschönerer den Beruf eines gehobenen Handlangers höherer gewerblicher Berufe zu erfüllen, als welcher der des Baukünstlers ziemlich oberflächlich schlechthin heute betrachtet wird. Am allerwenigsten ist die Kunstdazu da, notwendige Übel als Idole zu bemänteln.

Die Tatsache, daß auch die Kunst zum Übel werden kann, beweist nichts gegen den Adel der Kunst. Sie beweist lediglich das Sinken einer Kultur, die ihre Tragfähig-

keit verloren hat und mit gesenkten Schwingen auf der Zivilisation lastet, statt diese zu heben und nach aufwärts zu tragen. Der Polizei fällt im Kulturstaat nur die schwere Aufgabe zu, dem Sinken der Zivilisation vorbeugende Maßregeln entgegenzusetzen, eine Zweckbestimmung, die, theoretisch betrachtet, im Kulturstaat gegenstandslos sein müßte. Von einem Kulturvolk kann eben nie im umfassenden Sinne die Rede sein, und darum ist dies nur von einem Kulturstaat im Sinne seiner aufstrebenden Kraft ähnlich wie in der Luftschiffahrt denkbar. Das künstlerisch veredelte Zunftwesen der Baukunst des Mittelalters verhält sich so etwa zur heutigen spekulativen Baufreiheit wie der Zeppelin zur Flugmaschine, nach dem grundsätzlichen Unterschiede schwerer und leichter als Luft.

Die Stadt in ihrem inneren Wesensbegriff ist aber nun einmal da, und es wäre ein müßiges Bestreben, sie als ein Übel zu bekämpfen, selbst wenn man sie als ein solches anzuerkennen geneigt wäre. Sie als Sitz des Landesfürsten oder als Kultusstätte grundsätzlich als ein Übel zu betrachten, ist eine kulturpolitische Ansichtssache, und die Gewerbe- und Handelstädte als solche zu verbessern, ist Sache der Sozialpolitik. Der Künstler schließt auf den Charakter einer Stadt etwa nach dem luftschiffstechnischen Grundsatz schwerer und leichter als Kultur; denn jede Stadt trägt ihre Merkmale in ihren Formen, die allerdings gerade in ihren Ausdrucksteilen abgestorben sein können und dann aus dem Adel der Formen nur auf den Adel ihres ehemaligen Wesens einen Schluß gestatten. Dieser Adel geht unter, wenn die Formen der Kulturideale mit dem Zunehmen der Zweckformen nicht Schritt halten, und er geht verloren wie der wasserkopfartige Gesichtsausdruck bei einem Vielfraß, der ohne sittliche Rücksicht und geistige Schwungkraft ist, in willensschwacher oder ganz willenloser Fahrlässigkeit. Tatkräftige geistige Schwungkraft läßt wohl mitunter sittliche Rücksichten vermissen, aber sie gibt sich niemals gleichgültiger Fahrlässigkeit preis.

Über die Kultur eines Volkes kann der Künstler nur sehr schwer, über die seiner Zeit aber niemals hinaus, mag auch die Kultur sehr tief und die Zivilisation noch so hoch stehen. Aber umgekehrt darf er auch niemals hinter seiner Zeit zurückbleiben. In dem Maße, als der Künstler über die hergebrachte Plattform der Zivilisation hinausstrebt, äußert sich seine schöpferische Kraft. Diese schöpferische Kraft ist die Kraft seiner Zeit, der sie gehört. Eine überkulturelle Kunst ist eine Scheinkunst, im städtebaulichen Sinne eine Kultur Potemkinscher Dörfer.

Da mit den Mitteln der Polizei niemals künstlerische Schwungkraft erzeugt werden kann, und anderseits jeder Versuch eines Vorwurfes, daß die Polizei kunstfeindlich sein könne, nicht zweifelsfrei zu beurteilen ist, so ist es von vornherein ausgeschlossen, die Polizei als Karnickel der Schuld an unserer verschrienen städtebaulichen Unkultur zu zeihen. Wenn die Polizei trotzdem den kümmerlichen Versuch macht, mit ihren untauglichen Mitteln im selbstherrlichen Verfassungsstaat eine Veredelung des Städtebaues zu bewirken, so ist daraus nicht der Polizei ein Vorwurf unberufener Anmaßung zu machen, sondern wir müssen uns dankbar an Bismarck erinnern, daß er als Jurist nicht die vorbildliche preußische Polizei im Städtebau durch irgendein unreifes Städtebaugesetz vorzeitig zu ersetzen versucht hat.

Sind schon Gesetze keine Lehrbücher der Kultur, so kann von den Polizeiverordnungen, die eigentlich doch nur Dienstanweisungen der Polizeiverwaltung sind, keine kunstfördernde Wirkung verlangt werden. Die Aufgabe der Polizei ist es, der Unkultur zu steuern, die jenseits der Zivilisation die Grenze von Gut und Böse überschreitet. Die Hindernisse, die einem künstlerischen Städtebau entgegenstehen, können nur diesseits liegen, auf dem Gebiete der Reichsverfassung, nämlich in dem Mangel eines geeigneten Reichsstädtebaugesetzes, das die Baukunst von der spekulativen Tyrannei des städtischen Baulandwuchers befreit, gegen den sich alle Steuermaßnahmen als machtlos erwiesen haben. Nur ein Reichsstädtebaugesetz, das der Verdichtung der Menschenmassen angemessene Grenzen setzt, die nur nach Grundsätzen von Recht und Billigkeit gegen angemessene Entschädigung an das Reich überschritten werden dürfen, vermag die Städtebaukunst von der oberen Fluchtlinie zu befreien, welche die Ursache der heutigen Verflachung und des polizeilichen Schematismus ist.

Die Freiheit, sich in der Berliner Friedrichstraße ein kleines Einfamilienhaus an oder hinter der Fluchtlinie in beliebigem Abstand von der Straße zu bauen, ist eine wenig verlockende. Dort aber, wo die Baufreiheit über das polizeilich Zulässige hinausstrebt, endigt nicht nur die Freiheit des Künstlers und des einzelnen, auf seinem Eigentum zu bauen, wie er will, sondern auch die Freiheit ganzer Gemeinden, ihr öffentliches Interesse gesondert wahrzunehmen. Was dem einzelnen in der Friedrichstraße gestattet und wenig reizvoll ist, ist aber auch den Gemeinden nicht verlockend; denn jede Gemeinde ist bestrebt, so viel Mitglieder als möglich aufzunehmen und von ihrem Fassungsvermögen so wenig als möglich freiwillig preiszugeben. Die Maßnahme der Landespolizei, den Gemeinden eine Selbstbeschränkung in der Besiedelungsdichtigkeit durch geeignete Bauweisenabstufung aufzuerlegen, widerspricht eigentlich dem Reichswohle, das politisch auf ein land- und stadtwirtschaftliches Gleichgewicht zu achten hat. Das wirksamste Mittel zur Beseitigung von Mißständen, die eine ungeregelte Stadtentwicklung durch die spekulative Wirkung im Gefolge hat, nämlich der wirtschaftliche Regler in der staatlichen Verwaltungspraxis zum öffentlichen Staatswohle, steht leider der Polizei nicht zu Gebote. Die Regelung der Städteentwicklung ist aber nicht nur wirtschaftlich, sondern auch kulturell und damit künstlerisch von höchster Bedeutung.

Das preußische Gesetz vom 2. Juli 1875 betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften regelt zwar den Anbau an Straßen und Plätzen und zwingt die Gemeinden, dem Besiedelungsbedürfnis Rechnung zu tragen. Was aber durch das Fluchtliniengesetz erzwungen werden mußte, um dem größten Hemmnis, dem Hausbesitzerprivileg, entgegenzuwirken, das ist heute zu einer Gefahr für das wirtschaftliche Gleichgewicht zwischen Stadt und Land geworden. Ausgedehnte Fluchtlinien und private Aufschließungsunternehmungen größten Umfanges fördern eine Überentwicklung der Städte, die zu der neuesten Zeiterscheinung, der Städtewanderung, geführt hat. Diese Erscheinung äußert sich darin, daß die Häuser vorzeitig veralten, so daß sich der Stadtkern in der Entwickelungsrichtung verschiebt, in welcher der Städteneubau am schnellsten der Aufschließung folgt, so daß eine Erneuerung der zwar nicht alten, aber doch schon veralteten Stadtteile infolge der Entwertung erschwert wird. Diese Entwertung führt zu einer Verwahr-

losung älterer Stadtteile, der nun wieder neuerdings durch ein preußisches Wohnungsgesetz entgegengewirkt werden soll. Durch diese Städtewanderung verlieren ganze Stadtteile zwar nicht ihre Zweckbestimmung als Wohnsiedelung, aber sie wechseln die Art ihrer Bewohnerschaft, welcher die Häuser nicht angepaßt sind. In dieser Wanderung läßt sich daher weiterhin untrüglich die üble Erscheinung erkennen, daß das Bedürfnis an Kleinwohnungen vorwiegend nur in dem Maße bestritten wird, als den gehobeneren Ständen neuerbaute Wohnungen zu Gebote stehen. Zufolge dieser besonderen Wesenserscheinung in der Städtewanderung macht sich ein Mangel an Kleinwohnungen bemerkbar, gegen welchen auch der geschmackvollste Bebauungsplan keine Abhilfe zu bewirken vermag, und gegen den auch ein umfassendes Reichswohnungsgesetz im Sinne des preußischen Vorbildes unwirksam sein würde. Künstlerische Städte unter Vergeudung alter wirtschaftlicher Werte zu schaffen und unter völliger Nichtachtung der Hausbesitzerinteressen zugunsten einer im öffentlichen Interesse höchstbedenklichen Baulandspekulation, ist als ein mehr als fragwürdiger Kulturfortschritt zu erkennen. Diese Art Städtekultur mußte unvermeidlich zu einem Rückschlag führen, der in dem Vorwurf der Städtefeindschaft, den die durch die Wirkungen des weltwirtschaftlichen Aufschwungs verwöhnten Städte gegen die preußische Staatsregierung erhoben haben, seinen Ausdruck gefunden hat.

Eine künstlerische Kultur des Städtebaues ist daher nicht, wie es neuestens in einer sonst sehr verdienstvollen wissenschaftlichen Arbeit*) versucht wird, von einer Reform auf dem Wege einer weitergehenden, ausschließlich polizeilichen Anweisung des Städtebaues durch das Fluchtliniengesetz zu erwarten, sondern nur von einer Befreiung des Städtebaues aus dem Bereich der unzulänglichen Machtmittel der polizeilichen Verwaltungspraxis durch eine Rechtsgrundlage, die vom Kulturstandpunkt in sozialpolitischer Weise unter öffentlichem Interesse auch den wirtschaftlichen Interessen der Nation, sowie des seßhaften Grundbesitzes und des freizügigen Stadtbewohners Rechnung trägt.

Die Verflachung des Städtebaues durch den polizeilichen Staffelschematismus, der nun einmal in Ermangelung eines zweckmäßigeren Städtebaugesetzes für die heutige Planungspraxis als grundlegend maßgeblich ist, darf nicht der Polizei als unberufene Anmaßung zur Last gelegt werden; vielmehr ist die Tatsache, daß eine so gewaltige Kulturaufgabe wie das städtische Siedelungswesen in so verständnisvoller Weise von der preußischen Polizei gerade in seinem größten Aufschwung mit anerkennenswertem Takt, trotz der unzulänglichen Rechtsmittel, bewältigt wurde, als die Leistung einer meisterhaften Verwaltungspraxis nur anerkennend zu würdigen. Diese gerechte Würdigung einer juristischen Leistung, darf uns aber nicht über die Nachteile täuschen, die mit dieser ebenso bequemen wie veralteten Rechtspflege verbunden sind, nicht allein inbezug auf die künstlerische Kultur der städtischen Siedelung als geschlossenes Bauwerk, sondern auch, wie schon angedeutet, von sozialen juristischen und gemeindepolitischen Gesichtspunkten aus, am durchgreifendsten aber doch wohl vom Standpunkt des öffentlichen Reichsinteresses am inneren wirtschaftlichen Gleichgewicht zwischen Land und Stadt.

*) Dr.-Ing. Hans Heckner, Stadtbaurat, Die Baufluchtlinie im Straßeninnern und die preußische Baugesetzgebung.

Inbezug auf Groß-Berlin ist noch weiterhin auszuführen, in welcher Weise die Zweckgebiete vom Zweckverbande festzusetzen sind; in welcher Weise die Aufschließung der Vororte durch Hauptverkehrsstraßen (Ausfallstraßen) von Berlin aus im allgemeinen öffentlichen Interesse des Zweckverbandsgebietes wünschenswert wäre, und in welcher Weise ferner zwischen den Zweckverbandsgemeinden untereinander ein wirtschaftlicher Ausgleich für Baubeschränkungen erreicht werden könnte, der dem ungesunden Wettbewerb der einzelnen Vororte mit Fluchtlinienfestsetzungen über das öffentliche Bedürfnis hinaus vorbeugt. Auch Berlin muß sich, so wie im Kielgan-Viertel und anderen Orts, vornehme Wohnviertel schaffen, um sich starke Steuerkräfte zu erhalten. Andererseits würde es ihm nützen, der starken Bauentwicklung nach Westen zu hemmend entgegenzuwirken, um seine innere Gesundung zu beschleunigen und die Bebauung des Scheunenviertels zu erleichtern.

Aber auch Weißensee muß an einer Einigung mit dem Westen liegen, ebenso Lichtenberg mit Stralau-Rummelsburg, sowie die Vororte Johannisthal und Köpenick und die Vororte an der Görlitzer Bahn bis Königswusterhausen. Wenn nichts unternommen wird vom Zweckverband, so dürfte die Oberhavel, Jungfernheide, Tegel als Gewerbegebiet bis Spandau bevorzugt werden und das östliche Südhavelgebiet zum Nachteil der westlichen Vororte an der Potsdamer Bahn.

Es erscheint die Frage wichtig, ob nicht die Grenzen eines Zwangszweckverbandes an den Eisenbahnen und Wasserstraßen weiter zu stecken sein würden, und ob ferner nicht ein Verkehrsnetz nach Maßgabe einer vereinbarten Besiedelungsdichtigkeit für die zukünftig aufzuschließende Umgebung auf Grund einer einheitlichen Zweckgebietsfestsetzung als Grundlage des öffentlichen Wohles Groß-Berlins festzusetzen wäre, von dem jede Abweichung einer Genehmigungspflicht des Zweckverbandes unterstellt würde. Die Einnahmen aus weitergehenden zulässigen Bauvorhaben könnten als Einkommen des Verbandes dienen. Zu diesem Zwecke müßten sich die Gemeinden über die Grundsätze der Bewertung der künstlichen Nutzflächen einig werden, so daß es Berlin ermöglicht würde, u. A. selbst die Wolkenkratzerbauweise gegen angemessene Entschädigung oder als Gesundungsbegünstigung zu gewähren, zu Gunsten des gesamten wirtschaftlichen Zweckverbandes.

Es empfiehlt sich folgende Einteilung der Werte:

1. Wohnräume zu dauerndem Aufenthalt.
   Wirtschaftsräume für den Haushalt.
   Lagerräume für den Haushalt.
2. Gewerberäume zu dauerndem Aufenthalt.
   Wirtschaftsräume für Gewerbezwecke, in denen mit der Lagerung notwendig verbundene Arbeiten verrichtet werden.
   Wirtschaftsräume (Lager), die nur Speicherzwecken gewerblich dienen.
   Verbandsfiskalische Nutzungsaufsicht.

Die Gemeindeeinnahmen beschränken sich auf die Einkommen- und Umsatzsteuern. Von der Nutzflächenabgabe kommt der Betrag der einmaligen Anliegerbeiträge zugunsten der Gemeinde in Abzug. Der Zweckverband übernimmt die Kosten des Ausbaues der Aufschließungs- und Überlandstraßen bis zur Grenze der äußersten Gemeinde, soweit sie dem Durchgangsverkehr dienen.

H. P. BERLAGE UND SEIN ERWEITERUNGSPLAN AMSTERDAM-SÜD.

Von MAX EISLER, Wien.

Nur der Krieg hat es mit sich gebracht, daß der 60. Geburtstag des großen Baumeisters, des größeren Vorkämpfers einer neuen Baugesinnung, nicht auch außerhalb Hollands festlicher begangen wurde; denn ein Künstler wie er gehört seinem Vaterlande allein nicht an. Wohl ist die örtliche Bedingung in seinem Tun lebendig, man vergegenwärtigt sie am besten mit seinen eigenen Worten, mit seiner Verherrlichung der nationalen Backsteinkunst: „Auf den Bergen des Schweizerlandes ist eine Steinbackerei nicht möglich, und darum ist auch dort keine intime Begriffsäußerung zu erwarten, so gefühlvoll, wie sie in gebackener Erde zu machen ist. Die nationale Äußerung entsteht durch die Arbeit mit der Materie des Mutterbodens; ein Holländer ist kein Steinhauer, ein Bergbewohner macht keinen Terrakottabau."

Aber dem Mann des neuen Bauprogramms ist die gegenwärtige Kulturwelt eine zweite Heimat. Aus dem Teil ihres Zusammenlebens schöpft er den Teil des Grundsätzlichen in seinem Werke, der überall möglich und gültig ist, und der Idee letztes Ziel ist die Menschheit, der Sozialbegriff. Neben jenen vaterländischen Sätzen stehen andere; sie verlieren nicht den nationalen Grund, sie kommen aus ihm, das farblose Allerweltswesen ist diesem Charakter durchaus fremd, aber sie greifen darüber hinaus ins Allgemeine: „Sowie der Humanismus unter die Menschen kommt, entsteht eine neue Baukunst." Oder: „Die modernen Künstler müssen über die Einseitigkeiten der griechischen und mittelalterlichen Kunst hinauskommen (das heißt nach allem übrigen: sie müssen zur Allseitigkeit ihres Lebens kommen)". Und endlich: „Die ‚soziale Idee der allgemeinen Menschlichkeit' würde erreicht werden, wenn der Mensch seine Herrschsucht abgelegt hat. Wenn er, absehend von allen Bemühungen, seinen Nächsten zu übertreffen, Übermacht über ihn auszuüben, ihm seinen Willen aufzuzwingen, ihn freiläßt in seiner innigsten Überzeugung, ihn leben läßt sein eigenes individuelles, persönliches, nicht allgemeines Leben." Solche Sätze erreichen über den Baumeister hinaus den Menschen Berlage, der auch uns gehört.

Vor allem Deutschland wird seinen Teil an ihm beanspruchen dürfen. Hier hat er gelegentlich gebaut: schon 1887 eine Schankstube in Berlin, 1893 zwei solche in Hamburg und Bremen, 1902 das Kontorgebäude der „Allgemeinen Lebensversicherungsgesellschaft" in Leipzig. Seine Arbeit trat in tätige Beziehung zu deutscher Kunst und Forschung: 1906 entwarf er ein Wagnertheater für Amsterdam, 1910 eines für den Haag, und er hat nach Haeckels Naturformen eine Reihe von Ornamentstudien gezeichnet. Vor deutschen Hörern hat er in Vorträgen seine Baugedanken entwickelt und zum Teil auch in deutscher Sprache erscheinen lassen: 1905 die „Gedanken über Stil" (Leipzig), 1908 die „Grundlagen und Entwicklung der Architektur" (Berlin). Seine Schriftstellerei war reichlich deutscher Arbeit gewidmet; ihr galten die Aufsätze über Alfred Messel, über die moderne deutsche Architektur und die Brüsseler Ausstellung, der Reiseeindruck auf der Internationalen Baufachausstellung in Leipzig und die Schrift über mein Buch: „Die Geschichte eines holländischen Stadtbildes". Aber darüber hinaus ist sein Wirken und Denken vielfach verankert im deutschen Geistesleben, dem alten und gegenwärtigen. Unvergessen ist mir die Stunde, da zwischen uns das Gespräch über Otto Wagner ging. In vielem erscheint durch ihn Haag-Amsterdam als der nördliche Pol einer modernen Baubewegung, die in Wien ihren südlichen hat, namentlich auch in der Sache des Städtebaues.

Und so sei ihm von hier aus nachträglich der bescheidene Festgruß gebracht, der zugleich Dank und Bekenntnis ist.

* * *

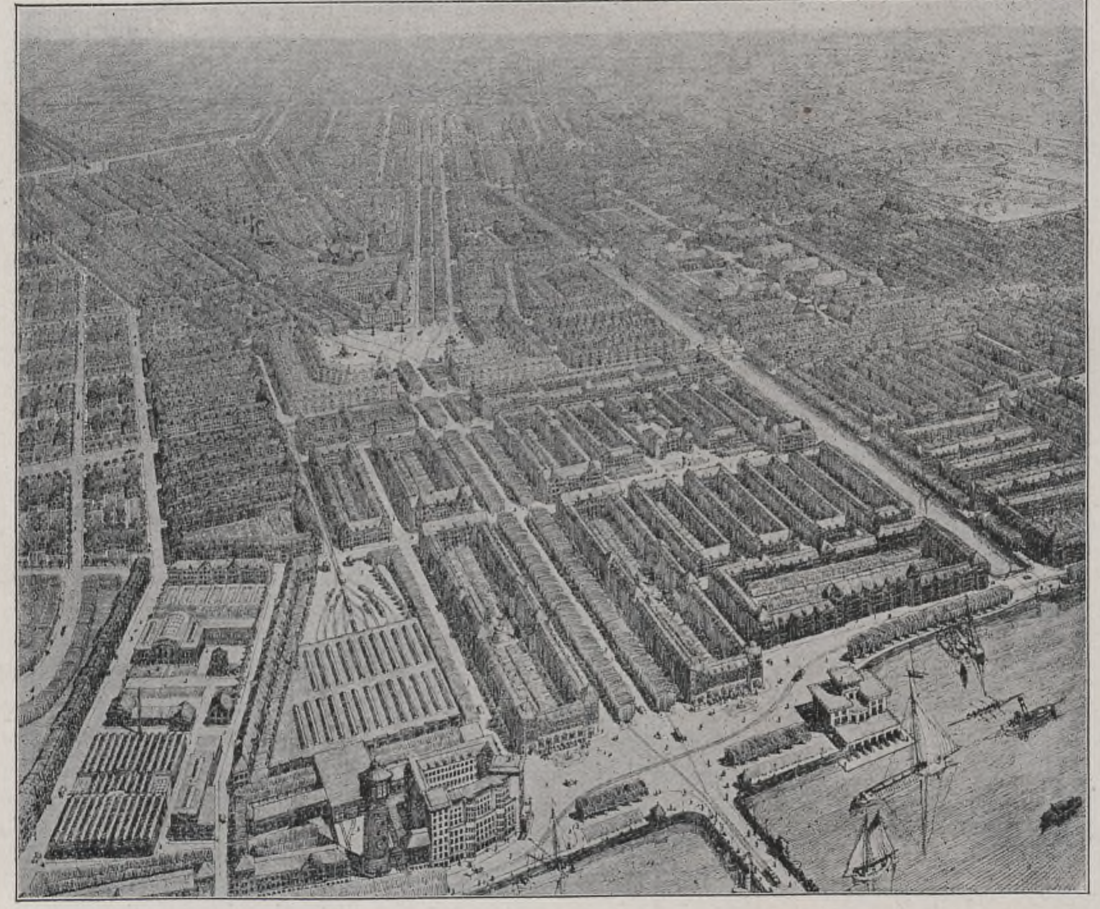


Abb. 7. Amsterdam, gesehen von der neugeplanten Amstelbrücke.



Abb. 8. Amsterdam, gesehen von dem neugeplanten Südbahnhofe.

Die Beschäftigung Berlages mit dem Städtebau erstreckt sich auf den ersten Erweiterungsplan für Amsterdam-Süd 1902, den Erweiterungsplan für die Gemeinde Haag 1908 und den zweiten Erweiterungsplan Amsterdam-Süd 1915. Außerdem hat er seine grundsätzliche Stellung zu der neustädtischen Frage häufig in Schriften geäußert: hierher gehören — außer einschlägigen Bemerkungen innerhalb allgemeiner Erörterungen über die Baukunst — der programmatisch bedeutsame Begleittext zu dem Erweiterungsplan für den Haag*), erstmals erschienen im I. Jahrgang der Zeitschrift „Bouwkunst", 's Gravenhage bei Mouton & Co. 1909, auch im Sonderdruck dortselbst, dann aufgenommen in die „Beschouwingen over Bouwkunst en hare ontwikkeling", Rotterdam bei W. L. & J. Brusse 1911; die Mitarbeit an dem Rapport über die Amsterdamer Parkanlagen, Amsterdam bei J. H. de Bussy 1909 und die Delfter Vorlesungen über den ästhetischen Teil des Städtebaues (im „Bouwkundig Weekblad" 1913/14) und über Städtebau (in „De Beweging" 1914). Man wird hier nicht nur den unmittelbaren Schlüssel zum Verständnis seiner städtebaulichen Tätigkeit, sondern auch zu seinem Standpunkt den geschichtlichen Lösungen gegenüber finden.

In der prächtigen Festgabe, „Dr. H. P. Berlage en zijn werk" (Rotterdam bei W. L. & J. Brusse 1916), die ihm holländische Künstler und Gelehrte dargebracht haben, die durch ihre Aufrichtigkeit überzeugt und durch ihren starken und reichen Gehalt eine Quelle neuer Erkenntnisse bietet, hat der mitberufenste holländische Baumeister, K. P. C. de Bazel, das Kapitel über Berlages Städtebau geschrieben. Es verdiente, wie das ganze Buch, durch eine Übersetzung nicht nur den deutschen Fachkreisen, sondern dem deutschen Menschen von heute nahegebracht zu werden; denn es ist voll jenes größeren baukünstlerischen Geistes, der Darstellung, Formerhöhung des gegenwärtigen, insbesondere auch des germanischen Lebens ist.

De Bazel sieht in Berlage jenen werkbesonnenen Geist, der durch die Tat das zu gewinnen strebt, was er bisher entbehren mußte. Deshalb ist hier alles unverdrossenes Erproben, alles nie verweilender Fortschritt. Er äußert sich, aufs Geschichtliche hin angesehen, in dem Verlassen einer mittelalterlichen Ästhetik, die noch den ersten Erweiterungsplan Amsterdam-Süd beherrscht hatte, in ihrer Verbindung mit klassischer oder klassizistischer Räumlichkeit, die den Haager Plan bezeichnet, und endlich in der Raumdarstellung des gegenwärtigen, in der Vorbereitung des zukünftigen Menschentums, wofür der letzte Entwurf — siehe Tafel 64 — Amsterdam-Süd verheißenden Ansatz bietet. Für die Linie bedeutet das ein Vorschreiten von absichtlicher Unregelmäßigkeit zu gesteigertem Regelmaß, vom Kurvischen zum mehr Gestreckten, für die Richtungen die Abkehr von zeichnerischer Vielheit zur gemäßigten, aber lebendigeren Fülle, für den Raumsinn sein unablässiges Vordringen zu moderner Größe und Freiheit. Und jeder baukünstlerische Fortschritt ist fortschreitende Erkenntnis unseres Lebens, seiner Anschauung, seiner Bedingungen und Ziele. Idee wird Werk.

* * *

Einen vollen Einblick in den gegenwärtigen Reifezustand dieses Weges, den Tat und Geist immer einträchtig nahmen, um jene Art Schönheit hervorzubringen, die zugleich Vernunft und Sittlichkeit ist, gewährt der vorliegende Plan für die Erweiterung Amsterdams nach dem Süden; denn es ist kein beiläufiges Bruchstück dieses Lebenswerkes, sondern seine großartige Zusammenfassung. Man merkt das auch an jenen Stellen des bedeutsamen Begleitberichtes, wo er mit den sachlichen Erörterungen aussetzt und sich aufs Allgemeine der stadtbildlichen Frage richtet, frühere eigene Meinung und gemeingültige Ansicht mit gleicher, bewegter Wahrhaftigkeit richtigstellend und vorwärtsbringend. Diese paar Druckseiten gehören — auch über den besonderen Fall, dem sie gelten, hinaus — unzweifelhaft zum Stärksten, was seit geraumer Zeit zur Sache des Städtebaues gesagt wurde, sie leisten für das Ablesen des Planes die denkbar besten Dienste und werden deshalb auch hier ausgiebig herangezogen.

*) Veröffentlicht in unserer Zeitschrift unter der Bezeichnung: Der Haagsche Stadterweiterungsplan von H. P. Berlage, Amsterdam. VII, 49, 65. Tafeln 25—28.

Für das Abhängigkeitsverhältnis des Neuviertels zum übrigen Weichbilde entscheiden in der Hauptsache: seine Lage zum Stadtzentrum und die zu den Umgebungsbezirken. Als „Stadtzentrum“ wird man die vom Zentralbahnhof im äußersten Norden über Dam und Rokin süd- und südwestwärts ziehende Zeile bezeichnen können; die Fortsetzung der Vijzelstraat, die Ferdinand Bolstraat, führt diese Richtung in unser Neuviertel; es ist sein wichtigster hauptstädtischer Verkehrsstrang, da nur er möglichst geradeswegs vom äußersten Süden des Viertels bis zum Hauptbahnhof durchzieht. Näher im Norden grenzen dies- und jenseits der Boerenwetering das Vondel- und das Sarphativiertel im Osten, jenseits der Amstel das Baufeld an dem Bahnweg nach Utrecht-Rotterdam. Die durchaus exzentrische Lage erschwert die Lösung der doppelten Verkehrsaufgabe: einmal, das Neuviertel in volle und unmittelbare Verbindung mit dem Mittelpunkt des Stadtlebens zu bringen, und dann, sein Verwachsen mit den zu näherem Zusammenleben vorbestimmten Nachbarbezirken herbeizuführen.

Zunächst hat der Baumeister die zweite Aufgabe, als die für das Außenviertel wichtigere, aufgegriffen. Die fließenden Ost- und Westgrenzen, Amstel und Schinkel, werden durch eine Gracht verbunden, die nördlich des Wasserturmes an der Amstel ansetzt, von hier aus westwärts zur Boerenwetering zieht, wo sie eine weitläufige, architektonisch umrissene Wasserstelle bildet und sich in zwei Arme spaltet: einen im Norden und einen durch die Mitte des Westfeldes geführten, die sich am Bahnviadukt zur Ringstraße vereinen und dort zwei kurze Äste zum Schinkel senden. Die gleiche Aufgabe erfüllt im äußersten Süden der von der Amstel zum Schinkel laufende Bahnweg.

Vondelquartier und Amstel werden durch eine großartige Ringstraßenanlage in Zusammenhang gebracht. Sie setzt an der Grachtbrücke zum Valeriusplein, in der Hauptachse des Nordviertels, ein, läuft im Süden der Gracht zur Boerenwetering und verzweigt sich hier; ein Ostarm zieht zur Amstel und von ihr südwestwärts zurück, trifft an der Boerenwetering mit dem ihr entlang laufenden Arme zusammen und begleitet vereint das Gleis der Südbahn; die breitere Verlängerung des Amstelveensche Weg bringt die Hauptstraße wieder nach dem Vondelviertel zurück. Von solcher Führung, mit 60 m Breite und mit Baumpflanzungen versehen, ist sie wohlgeeignet, dem Neuviertel, das sie durchsetzt, einen überall erkennbaren, monumentalen Zusammenhalt zu geben, die Ansprüche eines großstädtischen Verkehres zu erfüllen und überdies einen angenehmen Gehweg darzubieten.

Der Kernpunkt des Eigenverkehres im Neuviertel ist der Südbahnhof, deren Anlage zugleich dem städtischen Fernverkehr nach Tunlichkeit entgegenkommen muß. „Ist eine Station einerseits ein Zielpunkt vom Stadtzentrum aus, sie ist noch weit mehr ein Beginnpunkt nach der Stadt hin. Es ist deshalb die Aufgabe einer guten Stadtbaukunst, einen Bahnhof als einen belangreichen architektonischen Mittelpunkt anzusehen, von wo aus das zu-, gegebenenfalls das ablaufende Straßennetz entworfen werden muß.“ In diesem Sinne wird hier, quer auf die Grachtengabelung des Westfeldes, eine dreizinkige Straßengabel geführt. Die linke Zinke dient dem Vondelviertel. Die mittlere, vom Bahnhofsvorbau geradeaus nach Norden und auf den monumentalen Abschluß durch eine Akademie der bildenden Künste gerichtet, 50 m breit, mit Galeriezeilen versehen und — wie auch die Seitenzweige — Süd- und Nordstrang der führenden Ringstraße in kurze Verbindung setzend, ist der Hauptquerweg des Viertels. Die rechte ist für den innerstädtischen Verkehr die wichtigste; denn sie hat mit ihren strahlenförmigen Nebenarmen die Annäherung an das Ostfeld und das ihm vorgelagerte Sarphativiertel zu erfüllen, das sich durch die Ferdinand Bolstraat und ihre Parallelstraßen in reiche und kurze Verbindung mit dem Stadtzentrum setzt. Aus gleichen Erwägungen sind hier die verbreiterten Fortsetzungen der Ferdinand Bolstraat, der Van der Helststraat und der Van Woustraat langhin und ringförmig durch das ganze Ostfeld geführt und in der Mitte um eine neue Durchgangsstraße bereichert, die in dem Akademischen Krankenhaus ihren baukünstlerischen Abschluß erhalten soll. So wird sie — ähnlich wie die mittlere Bahnhofstraße im Westen — zum führenden, hier aber vielfach gebrochenen Innenwege des Ostviertels.

Aus folgerechten verkehrstechnischen Überlegungen erwächst hier ein großräumiges, gestrecktes, in strengen Winkeln gebrochenes Straßennetz, dessen Schönheit ersten Grundes auf seinen klaren, überall gegenwärtigen Lebensbedingungen beruht. Von einer freien, klassizistischen Symmetrie beherrscht, schöpft es seine Richtungen und Brechungen nicht aus einer vorgefaßten Dogmatik, die nur Künstliches erzeugt, sondern aus den Brennpunkten der angrenzenden Lebensgemeinschaft. Jede Richtungsänderung hat lebendigen Sinn, das ist ihre erste, bewegende Schönheit. Die zweite, die der Gesichtserscheinung, hervorgerufen durch die jeweils sichtbare Raummasse, seine bauliche Begleitung und seinen künstlerischen Abschluß, kommt nachher, ergibt sich und erhält aus dieser Notwendigkeit ihre überzeugende Erscheinung und Wirkung.

Es würde hier zu weit führen, auf einzelnes näher einzugehen: auf die vortreffliche Entwickelung der Nordstraßen aus dem angrenzenden älteren Bestand; auf die strenge Unterscheidung von Verkehrsstraßen verschiedenen Grades, von Wohn- und Werkstraßen; auf die reichliche Aufteilung und die Bildung von Platzweitungen, die verbauten, die sich immer im Treffpunkt begangener Stränge ergeben, und die offenen Sport- und Spielplätze, die seitab, an vorbeiziehenden Wegen gelegen sind; auf die (von Repko übernommene) Gartenstadt am Krankenhaus, den Park im Südosten und die große Grünanlage mit dem Ausstellungsfeld, die der Baumeister im Süden des Bahngleises zwischen Amstel und Schinkel vorschlägt; auf die überall durchdringende Fülle von Luft, Pflanzen und Wasser; auf die Anlage des westlichen Industrieviertels und endlich auf die Einsetzung der öffentlichen Bauwerke, Nutz- und Kunstbauten, über die der Begleitbericht näheren Aufschluß und eine Reihe grundsätzlicher Betrachtungen enthält.

Es soll nur besonders hervorgehoben werden, daß Berlage sich jetzt dem einheitlichen Blockbau ganz zubekennt, ihn auf ganze Plätze und Straßen angewendet wissen will und darin — mit geistvoller Begründung — das heute einzig mögliche Auskunftsmittel für den Mangel an Baustil sieht, der früher jedes Einzelwirken künstlerisch gebunden und berechtigt habe. Deshalb müsse sich jetzt bei der baulichen Durchführung die Vorsorge der Behörde nicht auf die Prüfung und Genehmigung von Einzelbauten, sondern auf die von Straßen und Straßenstücken richten, um die durch den Stadtplan gewährte Einheit des Ganzen auch in seinen Teilbildern zu sichern.

Dieser Art von Verbauung leistet schon die Einteilung in drei Klassen: das offene oder geschlossene Einfamilien-, das Zweifamilienhaus und das eigentliche Volksklassenhaus beträchtlichen Vorschub. Namentlich für die letzte Art ist die Anlage nach eigenem Geschmack ein Unding. Die Verhältniszahlen der drei Klassen gewinnt Berlage aus dem Tatbestand der letzten fünfzehn Jahre, ihre jeweils zusammengehaltene Anordnung aus den angrenzenden Altvierteln, den Verkehrsgraden im neuen Straßennetz, seiner Erwerbs- und Wohnviertelbildung und endlich aus den neuen baukünstlerischen Hebungspunkten. Für die folgerechte Durchführung des Einheitsgedankens erscheint ihm die entschiedene Bekämpfung des kapitalsschwachen Privatunternehmers und die grundsätzliche Förderung der großen Baugesellschaften das beste Mittel. Sie können ganze Baublöcke auf sich nehmen, werden sich eines wirklichen Baukünstlers eher und leichter bedienen und im Verein mit der baubehördlichen Körperschaft das gerechte Baubild des Stadtlebens herbeiführen. Seine jedermann bezwingende Gesamterscheinung hat der Baumeister in zwei Schaubildern (siehe Textbilder 7 und 8) entworfen: die eine überblickt die Neustadt von der neuen Amstelbrücke gegen Westen, die andere von der Südstation her gegen Norden. Man findet sich im Ergebnis anfangs an Otto Wagners Entwurf für den XXII. Wiener Gemeindebezirk erinnert: der gleiche lebenumfassende Geist, der in der Einheit des Bildes die Größe seines lebendigen Ursprungs wahren will. Aber dann meldet sich der vernehmliche Unterschied: dort die Verallgemeinerung moderner Bedingtheit, hier auf dem allgemeinen Grunde die besondere Lösung. Die Verschränkung des schlechthin Menschlichen mit dem Bodenständigen, die Berlage, den Mann, bezeichnet, kehrt auch in diesem Werke des Meisters wieder.

Daß es von einem Sechzigjährigen kommt und trotzdem voll von neuer, aufwärts gerichteter Bewegung ist, vermehrt die Bewunderung und läßt der Hoffnung auf Künftiges doppelt froh werden.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Zusammengestellt bezw. besprochen von THEODOR GOECKE, Berlin.

„KUNST UND KÜNSTLER", Jahrgang XIII, Berlin, Verlag von Bruno Cassirer, Hefte VIII u. IX, bringen eine Abhandlung von Karl Scheffler über „Die holländische Stadt" mit 29 dem Deutschen Museum für Kunst im Handel und Gewerbe entnommenen Abbildungen, von denen 17 dem Text eingedruckt sind, 12 eine volle Seite oder Tafel beanspruchen. Die von Herrn Dr. J. Stödtner-Berlin gemachten Aufnahmen geben zum Teil wohl auch allbekannte Bauwerke wieder, doch im Zusammenwirken mit ihrer Umgebung, zum weit überwiegenden Teil aber neue städtebaulich und landschaftlich gut gesehene Straßen und mit diesen zusammengehende Landschaftsbilder, die vortrefflich den vom Verfasser betonten Charakter einer sachlichen Zweckmäßigkeitsarchitektur erkennen lassen.

WASMUTHS MONATSHEFTE FÜR BAUKUNST, II. Jahrgang. Architektonische Rundschau, XXXII. Jahrgang. Verlag von Ernst Wasmuth, A.-G. Jährlich zwölf Hefte für Deutschland und Österreich-Ungarn Mk. 24.

An städtebaulichen Beiträgen bringt

Heft 1: „Ein Blick nach Alt-Berlin" von Stadtbaurat Ludwig Hoffmann in Berlin, mit 29 Abbildungen und einer Tafel, sowie „Die Zukunft des Stuttgarter Bahnhofsgeländes" von Paul Faerber in Kannstatt mit 17 Abbildungen und einer Doppeltafel.

Heft 4: „Baukunst und Baumeister in Petrograd von seiner Gründung bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts" von Prof. Dr. A. E. Brinckmann in Karlsruhe mit 48 Abbildungen.

Heft 5/6: „Die Platzanlagen des Karlsruher Hauptbahnhofes" (Architekt: Wilhelm Vittali in Karlsruhe) von Karl Widmer mit 30 Abbildungen. Diese Veröffentlichung beweist, daß der seinerzeit veranstaltete Wettbewerb um die Ausgestaltung des neuen Bahnhofsplatzes ein schönes Ergebnis gezeitigt und das Preisgericht nicht umsonst gearbeitet hat. Der Nutzen städtebaulicher Wettbewerbe ist oft bezweifelt worden; in diesem Fall ist jedenfalls ein voller Erfolg erzielt. Abgesehen von unwesentlichen Abweichungen in der Gestaltung des nunmehr dreieckigen Baublockes an der Reichsstraße, ist der Grundgedanke des mit dem I. Preise gekrönten Entwurfes des Architekten Wilhelm Vittali unter Berücksichtigung der vom Preisgericht hervorgehobenen Hauptgesichtspunkte, die in der Einbeziehung des Stadtparkes mit dem Lauterberge in das Platzbild und die Zusammenfassung der Platzwandungen durch die Laubenanlagen gipfelten, restlos zum Ausdruck gebracht. Die Architektur ist überdies reifer geworden und nebenher auch noch der Vorteil einer besseren Aufteilung des Geländes an der Neuen Bahnhofstraße erreicht.

MITTEILUNGEN DES LANDES-VEREINS SÄCHSISCHER HEIMATSCHUTZ DRESDEN. Band V, Heft 3 bis 5. 1916. Enthaltend einen „Eine sächsische Kriegersiedelung" überschriebenen Beitrag vom Geh. Baurat Karl Schmidt, der die Begründung eines Gartendorfes Markkleeberg bei Leipzig schildert. Prof. E. Högg in Dresden hat dazu die Hausentwürfe, Geheimrat Prof. E. Genzmer in Dresden den Bebauungsplan aufgestellt. Wir gedenken, auf diese Planung demnächst zurückzukommen. Th. G.

Nr. 1 von „HEIM UND SCHOLLE", Zentralblatt für das gesamte deutsche Siedlungswesen. Wochenschrift für Ansiedler und alle, die sich ansiedeln wollen, insbesondere für Kriegsbeschädigte in Dorf und Stadt. Organ der Auskunftsstelle für Ansiedlungswesen. Herausgegeben von Prof. H. Sohnrey mit Unterstützung des Reichsausschusses der Kriegsbeschädigtenfürsorge, der Gesellschaft zur Förderung der inneren Kolonisation, des Deutschen Vereins für ländliche Wohlfahrts- uud Heimatpflege, des Deutschen Bundes „Heimatschutz", der folgenden Landgesellschaften: Ostpreußische Landgesellschaft-Königsberg i. Pr., Pommersche Landgesellschaft-Stettin, Landgesellschaft Eigene Scholle-Frankfurt (Oder), Schlesische Landgesellschaft-Breslau, Siedlungsgesellschaft Sachsenland-Halle (Saale), Hannoversche Siedlungsgesellschaft, Schleswig-Holsteinische Höfebank-Kiel, Siedlungsgesellschaft „Rote Erde", Münster i. W., Landbank-Berlin, Deutsche Bauernbank-Danzig, Mecklenburgische Ansiedlungsgesellschaft-Schwerin (Meckl.), Sächsische Kriegersiedlung-Leipzig, Hessische Siedlungsgesellschaft, Kassel u. a., sowie des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen, des Westfälischen Vereins für Kleinwohnungswesen, der Zentrale der Sächsischen Baugenossenschaften, des Verbandes der Baugenossenschaften Deutschlands, des Verbandes der schleswig-holsteinischen Baugenossenschaften, des Verbandes der gemeinnützigen Bauvereinigungen im Königreich Sachsen, der Zentralstelle für Wohnungsfürsorge im Königreich Sachsen, des Verbandes der Bauvereine im Großherzogtum Hessen, des Badischen Verbandes gemeinnütziger Bauvereinigungen, des Verbandes westfälischer Baugenossenschaften, des Verbandes bayerischer Baugenossenschaften, München, des Verbandes rheinischer Baugenossenschaften, der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft, des Verbandes der auf der Grundlage des gemeinschaftlichen Eigentums stehenden deutschen Baugenossenschaften, Berlin, des Bayerischen Landesvereins zur Förderung des Wohnungswesens u. a.

ENGLANDS KUNSTINDUSTRIE UND DER DEUTSCHE WERKBUND. Herausgegeben vom Deutschen Werkbund im Kriegsjahr 1916. München, F. Bruckmann A.-G. Der englische Konkurrent ist mitten im Kriege zu der Erkenntnis und zu dem Geständnis gekommen, von uns „auf vielen Gebieten der Kunstindustrie regelrecht geschlagen" worden zu sein; er will die Lehre, „wie man das Talent verwertet", von seinen Feinden annehmen. Von dieser löblichen Absicht bis zu einer bewußten Nachahmung der im Deutschen Werkbund verkörperten Einrichtungen war für das Englische Handelsministerium, das die englischen Kräfte zur Begründung einer „Design and Industries Association" aufrief, nur ein Schritt. Im Verlag von F. Bruckmann A.-G. in München sind soeben unter dem Titel „Englands Kunstindustrie und der Deutsche Werkbund" die ins Deutsche übertragenen Begründungs- und Werbeschriften jener englischen Gesellschaft erschienen (zum Preise von 1,— Mk.); sie werden bei allen Handelspolitikern, ebenso bei den Freunden des deutschen Kunstgewerbes lebhaftes Interesse finden, und sie bestätigen — als englische Anerkennung und Nachahmung — die Richtigkeit der Wege und Ziele des Deutschen Werkbundes sowie die Wirkung der Kölner Werkbund-Ausstellung, auf die das Engliche Handelsministerium Bezug nimmt.

OFFICIAL REGISTER OF HARVARD UNIVERSITY. Volume XII, 28. December 1915. Nr. III Part 3. Faculty of Architecture. School of Landscape Architecture. 1915—16. Published by Harvard University, Cambridge (Mass.).

DAS DEUTSCHE HAUS. Zweiter Band: Die Entwickelung des modernen deutschen Hauses. Drittes Buch: Entwickelungsprobleme und Grundanlagen. Viertes Buch: Gesinnungswerte und Ziele. Mit 120 Abbildungen. Berlin 1916. Verlag Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

OFFICIAL REGISTER OF HARVARD UNIVERSITY. Volume XIII. September 14, 1916. Part IV, No. 2. Faculty of Architecture. School of Landscape Architecture. 1916/17. Published by Harvard University, Cambridge (Mass.).

SONDERDRUCKE AUS DEM 21. JAHRGANGE DES STATISTISCHEN JAHRBUCHS DEUTSCHER STÄDTE. Verlag von Wilh. Gottl. Korn in Breslau.

XIII. Grünanlagen im Jahre 1912 oder 1912/13, bearbeitet im Statistischen Amt der Stadt Mannheim unter Leitung des Direktors Prof. Dr. S. Schott.

XV. Ausgaben der Stadtgemeinden für Hoch- und Tiefbauten im Jahre 1911 oder 1911/12, bearbeitet im Statistischen Amt der Stadt Leipzig unter Leitung des Direktors Weigel.

XVI. Kanalisation, Straßenreinigung, Straßenbesprengung, Müllabfuhr, Fäkalienbeseitigung und Bedürfnisanstalten im Jahre 1912/13. Von Dr. Karl Seutemann, Direktor des Statistischen Amtes der Stadt Hannover.

XVII. Die in Betrieben mit mindestens zehn Arbeitern und in den diesen gleichgestellten Betrieben beschäftigten Arbeiter im Jahre 1912. Von Prof. Dr. M. Neefe.

XXII. Arbeitslöhne in städtischen Betrieben am 18. Juni 1913. Bearbeitet im Statistischen Amt der Stadt Halle a/S. unter Leitung des Direktors Prof. Dr. Wolff.

VORSCHLÄGE ZUR AUSÜBUNG DES WIEDERVERKAUFSRECHTS BEI RENTENGÜTERN KLEINSTEN UMFANGS „GARTENSTELLEN" von Generalsekretär Behrendt, Geschäftsführer des Deutschen Vereins Arbeiterheim zu Bethel bei Bielefeld. Preis 30 Pfg. Selbstverlag des Deutschen Vereins Arbeiterheim zu Bethel bei Bielefeld.

WIEDERAUFBAU DER PROVINZ OSTPREUSSEN. Heft 10. Bericht über die sechste Sitzung der Kriegshilfskommission am 7. Juli 1916. Überreicht vom Oberpräsidium der Provinz Ostpreußen.

MASSACHUSETTS FEDERATION OF PLANNING BOARDS. Bulletin No. 3. July 1916. Future Planning Legislation in Massachusetts.



BERICHTIGUNG ZU HEFT 8/9; Generalbaulinienplan für Pirmasens betreffend:

zu S. 78 Staffel rechts wird bemerkt, daß das Tal „Die Streck" heißt, daher statt Streckenüberquerung oder Überquerung der Strecke „Streck-überquerung oder Überquerung der Streck" gesetzt werden muß;

auf S. 79 Staffel rechts 21. Zeile von unten ist das Wort „Talflächen" ausgefallen; es muß heißen: auch die Talflächen in Betracht kommen, die . . .

DER DEUTSCHE STADTTEIL VON BERGEN. Die Drahtmeldungen über den Brand der norwegischen Hafenstadt Bergen berichten, daß Tyskebrüggen — ein alter, unter deutschem Einfluß enstandener Stadtteil — unversehrt geblieben ist. Bergen, das seit jeher als einer der wichtigsten und geräumigsten Häfen der nordischen Gewässer eine besondere Bedeutung hatte, wurde schon im 15. Jahrhundert in den Kreis der deutschen Handelsunternehmungen einbezogen. Im Jahre 1445 errichteten die deutschen Hansastädte in Bergen eines ihrer vier sogenannten „Hauptkontore". In der Blütezeit der Hansamacht kam der ganze Handel Bergens fast ausschließlich in deutsche Hände. Zahlreiche deutsche Handwerker siedelten sich in Bergen an, wo sie unter dem besonderen Schutze der Hansa ihren Berufen nachgingen. Doch im 16. Jahrhundert — im Jahre 1559 — gingen diese Privilegien wieder verloren. Doch der deutsche Einfluß, der zur Zeit der Hansamacht in Bergen tätig war, ist in sichtbarer Weise überliefert worden: eines der ältesten Stadtviertel von Bergen — Tyskebrügge (Deutschbrücke) — zeugt von jenen Tagen. Aus dieser Zeit stammen noch die ehemalige deutsche Marienkirche und das deutsche Armenhaus. Das einstige Hansa-Kontor, das aus 60 Warenspeichern bestand, wurde auch in neuerer Zeit noch als Wagenlager benutzt. Nun hat Tyskebrügge mit seinen historischen Gebäuden auch den Riesenbrand — wenigstens zum größten Teil — unbeschadet überstehen können. An der Brandkatastrophe von Bergen ist hauptsächlich die Bauweise schuld, die sich nach altskandinavischer Sitte bis in die neueste Zeit großenteils

hölzernen Materials bediente. Aus diesem Grunde wurde Bergen schon einmal von einem Riesenbrand heimgesucht: am 30. Mai 1855 brannte ein ganzer Stadtteil ab, der später — nach moderner Art neu aufgebaut — eines der schönsten und regelmäßigsten neuen Viertel wurde. Beklagenswert ist die Vernichtung des Denkmals des berühmtesten Sohnes der Stadt, des Dichters Holberg, der im Jahre 1684 in Bergen geboren wurde. Das Denkmal, dessen massive Gestalt aus grünem Kupfer den bekannten Marktplatz schmückte, wurde bereits zwei Stunden nach Ausbruch des Brandes völlig zerstört.

DIE BAUTÄTIGKEIT IN DEUTSCHEN STÄDTEN. Das Statistische Amt der Stadt Köln veröffentlicht über die Bautätigkeit in deutschen Städten vom 1. Juli bis 30. September 1915 folgende Angaben:

In der Berichtszeit war die Bautätigkeit äußerst gering. In der Gesamtheit der Städte — mit Ausnahme der Angaben von Mainz, die sich zum Vergleich nicht eignen, sowie von Barmen, Dortmund, Duisburg, Plauen, Posen, Mannheim und Mülheim (Ruhr), von denen die vorjährigen bzw. diesjährigen Angaben fehlen — wurden nur 557 Wohngebäude errichtet gegen 1800 im gleichen Viertel des Vorjahres, und der Zugang an Wohnungen betrug in derselben Zeit nur 3388 gegen 11611.

Der Prozentsatz der leerstehenden Wohnungen betrug nach den Ermittlungen vom laufenden bzw. Vorjahre über 5 in Altona (6,09), Wiesbaden (5,97), Hamburg (5,75), Charlottenburg (5,21) und Düsseldorf (5,13). Zwischen 3 und 5 bewegte er sich in Berlin-Schöneberg, Nürnberg, Köln, Barmen, Leipzig. Zwischen 2 und 3 % betrug der verfügbare Wohnungsbestand in 13 Städten. Unter 1,5 % hielt er sich nur in Braunschweig, Erfurt, Straßburg, Lübeck und Stettin. Gegen die gleiche Zeit des Vorjahres hat der Bestand an leerstehenden Wohnungen in den beteiligten Städten ganz erheblich zugenommen.

Von Behörden, gemeinnützigen Vereinen und Baugenossenschaften wurden die meisten Arbeiterwohnungen mit 66 in 20 Häusern in Essen hergestellt. Dann folgen Magdeburg mit 58 in 3 Häusern, Erfurt mit 37 in 20 Häusern, Duisburg mit 23 in 8 Häusern, Frankfurt a. M. mit 22 in 7 Häusern usw. Wohnungen in Beamtenwohnhäusern kamen in Zugang 56 in Kassel, 38 in Bremen, 23 in Stuttgart und 1 in Hannover.

ZUM BEBAUUNGSPLAN PROBSTHEIDA-NORD ZU LEIPZIG hatten die Stadtverordneten geltend gemacht, daß eine vorteilhafte Ausnutzungsmöglichkeit des Geländes nicht genügend gewährleistet sei, und daher eine Erhöhung der in Aussicht genommenen Bauweise sowie eine Umwandlung der offenen in die geschlossene Bauweise verlangt. Diesem Verlangen hatte der Rat jedoch nicht zu entsprechen vermocht, da die vorgesehene Bauweise eine Ausnutzung des Geländes darstellt, die der Lage des 5 km vom Stadtinnern entfernten Plangebiets durchaus entspricht. Ferner war, da durch die im Bebauungsplan vorgesehene Verbreiterung der Preußenstraße die anliegenden Grundstücke nicht unbeträchtlich in Anspruch genommen würden, in Vorschlag gebracht worden, diese Straße in ihrer jetzigen Breite zu belassen und außerdem eine Entlastungsstraße parallel zur Preußenstraße auf dem städtischen Flurstück 189 festzusetzen. Auch dieser Vorschlag stellte sich als undurchführbar heraus; denn der Straßenzug Hospitalstraße—Reitzenhainer Straße—Preußenstraße ist eine der verkehrsreichsten Ausfallstraßen in Leipzig, die aus dem Stadtinnern hinausführt. Es wäre ein grundsätzlicher Fehler, durch die vorgeschlagene Entlastungsstraße eine Kurve in den natürlich gegebenen schlanken Straßenzug hineinzubringen. Jedoch will der Rat einigen Anträgen der Anlieger nachkommen, indem er die Errichtung von fünf weiteren Doppel- und Gruppenhäusern zuläßt. Demgegenüber ist das Ortsgesetz und der Plan vom Rat entsprechend geändert worden. — Der Rat hat weiter zum Bebauungsplan Leipzig-Sellerhausen-Süd und Dorflage, gemäß den Anträgen der Stadtverordneten, den Plan und das Ortsgesetz geändert, wodurch eine vorgesehene Erweiterung der Eisenbahnstraße wesentlich leichter durchführbar wird und mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums des Innern, bei der offenen Bauweise, wenn es sich um zweigeschossige Gebäude handelt, aber drei Wohnungen eingerichtet werden können, letzteres jedoch nur dann, wenn durch geeignete Anordnung der Räume dafür gesorgt wird, daß eine genügende Durchlüftung erfolgen kann.

EIN BEBAUUNGSPLAN IM ISARTAL bietet die erfreuliche Aussicht, daß an einer der wichtigsten Stellen des Tales der schönen Landschaft ihr lange angestrebtes Recht wird, womit auch ein Hauptprogrammpunkt des Isartalvereins erledigt würde. Der Plan betrifft das 22 Tagwerk große Gelände der Wenzschen Klinkersteinfabrik. Die Fabrik soll danach aufgelassen und auf ihrem Platz eine Landhaussiedelung errichtet werden. Neben der bestehenden 2½ m breiten Straße am Fuße des Hanges soll eine 8 m breite Straße angelegt werden; eine weitere Straße soll, von der Hinterbrühl her von der vorigen abzweigend, das Gelände in einem Bogen durchziehen. Zur Ludwigshöhe sind Stufenwege vorgesehen. Zwei Grünplätze machen 13 % der Fläche aus. Auch der obere Teil des Besitzes zwischen Ludwigshöhe und Großhesselohe ist für Landhausbebauung in dem Plan enthalten. Die Wege an der Böschung zum Bahnhofe westlich der Brücke auf bahneigenem Grund sollen erhalten werden. Nach dem Aufteilungsplan, der wie der ganze Entwurf vom Vorstand der Hochbauabteilung des Bezirksamts, Oberingenieur Fraaß, entworfen wurde, sind auf der Höhe ungefähr zehn und im Tal gegen zwanzig Landhausanwesen gedacht. Schöne Baumgruppen und zwei Teiche bleiben erhalten.

DIE SCHENKUNGS- UND STIFTUNGSURKUNDE DES KOMMERZIENRATS FRIEDRICH SANDKUHL IN ZERBST vom 14. September 1907 bestimmt über die Gewährung von Bauprämien: „Zum Zwecke der Verschönerung des Stadtteiles hinter dem Rathause sind Baupramien zu gewähren, und zwar nur an die Eigentümer solcher Grundstücke, auf welchen an Stelle alter, abgebrochener Wohnhäuser vollständig neue Wohnhäuser in den Straßen: Hohe Holzmarkt No. 1—25, Wegeberg No. 1—36, Ankuhnsche Straße No. 2, Breite Stein No. 2 und 4 errichtet werden.

Die Bauprämien sind ausschließlich für unmittelbar an den Straßen errichtete Wohnhausneubauten an Stelle alter, abgebrochener Wohnhäuser bestimmt, nicht aber für Seiten- oder Hinter- oder Gartengebäude usw.

Unbedingt ausgeschlossen ist die Gewährung von Bauprämien für Neubauten, die an Stelle abgebrannter oder sonst durch Feuer, Wasser oder andere Ursachen oder durch Naturereignisse beschädigter oder vernichteter Wohnhäuser errichtet werden.

An Bauprämien sind zu gewähren:

1. für Wohnhausneubauten an Stelle alter, abgebrochener Wohnhäuser im Rohbauwerte von mindestens 15 000 Mk. an:
   20 % des Rohbauwertes und
2. für dergleichen im Rohbauwerte von mindestens 20 000 Mk. an:
   25 % des Rohbauwertes.

UMWANDLUNGEN IN ALSTERDORF BEI HAMBURG. Drei große Ereignisse haben fast gleichzeitig zur Umwandlung den ersten Anstoß gegeben: Die Durchführung der Hochbahn durch die Alsterdorfer Feldmark nach Ohlsdorf, der Ausbau des Stadtparks im Süden und die Alsterregelung im Westen und Nordwesten. Mit der Inbetriebsetzung des Bahnhofs Alsterdorf begann man schon vor zwei Jahren einzelne Gebietsteile in der Nähe der Bahn tiefer zu legen und eine Verbindungsstraße von Nordwest nach Südost auszubauen. Der bisherige Heubergredder, sowie ein anderer, den alten Kirchensteig kreuzender Feldweg werden zu unmittelbaren Verbindungsstraßen mit dem Stadtpark ausgebaut, ersterer, um gleichzeitig in seiner entgegengesetzten Verlängerung eine Verbindung mit Groß-Borstel herzustellen. Eine zweite, noch unfertige Hauptstraße, die Alsterdorf schon jetzt berührt, ist die in ihrem südlichen Teile bereits ausgebaute neue Flurstraße, die von Barmbeck herführt, ebenfalls den Stadtpark berührt und weiter nördlich bei der Brambergstraße in die Sengelmannstraße übergeht; diese soll später über die kanalisierte Alster hinweg weiter nach Fuhlsbüttel durchgelegt werden. Vier weitere neue Straßenzüge, die noch keine Namen erhalten haben, verbinden Alsterdorf mit dem neuen Alsterkanal und durch dessen Überbrückungen mit dem jenseitigen Ufer. Wie östlich von Alsterdorf die neue Flurstraße eine Verbindung mit Barmbeck herstellt, so wird nordwestlich durch die künftige Uferstraße, die als verlängerte Sierichstraße gedacht ist, eine neue Verbindung mit Winterhude und Eppendorf hergestellt werden.

Vor kurzem ist die G. m. b. H. GARTENSTADT VIEBURG BEI KIEL gegründet worden, die in erster Linie den Bau von Einfamilienhäusern auf dem städtischen Gelände bei VIEBURG fördern will. Die Stadtbehörden haben die Bedingungen für die Hergabe des Geländes am 29. September 1915 genehmigt und sich gleichzeitig grundsätzlich damit einverstanden erklärt, daß die Stadt die erste Straße der Gartenstadt mit einem Kostenaufwande von 130000 Mk. ausbaut.

Um die Kosten einzuschränken, soll der Hauptweg zur Gartenstadt mit bestehenden Verkehrswegen durch eine Verlängerung bis zu dem nördlich des Vieburger Hofes gelegenen Gehölz und durch einen an diesen entlang führenden Feldweg geschaffen werden, der in den Hornheimer Weg mündet. Die Marine-Intendantur hat die Erlaubnis zu der hierbei notwendig werdenden Benutzung des fiskalischen Geländes unter annehmbaren Bedingungen gestattet.

Zur Verminderung der Ausgaben für die Erdarbeiten ist die neue Straße derartig geplant, daß sie sich möglichst dem Gelände anpaßt. Weitere Ersparnisse sollen durch die Einschränkung der Breitenabmessungen der Straße herbeigeführt werden, indem die Fahrbahnbreite auf 4,5 m verringert wird; das Umwenden der Fuhrwerke kann durch Anordnung von Wendeplätzen und durch eine Verbreiterung der Fahrbahn an der Einmündung der Querstraße erleichtert werden. Die Breite der Bürgersteige soll 1,5 m betragen. Auf der Endstrecke der neuen Straße soll nur an einer Seite ein Bürgersteig angeordnet werden. Eine geringere Straßenbreite als 6,5 m ist nicht zu empfehlen, da diese Straße nach dem Ausbau einer Verbindung mit dem Meimersdorfer Wege auch einen Durchgangsverkehr aufnehmen wird.

Die Fahrbahn soll zunächst eine chausseemäßige Befestigung mit Rinnenpflaster erhalten. Nach Abnutzung der Decklage kann eine Befestigung mit Kleinpflaster auf dem chaussierten Unterbau erfolgen. Die Bürgersteige werden bekiest und von der Fahrbahn durch rohgespaltene Kantsteine abgegrenzt. Für die öffentliche Beleuchtung und für Kochzwecke soll eine Gasleitung verlegt werden, die Wasserversorgung der Gartenstadt erfolgt aus der städtischen Wasserleitung.

Besondere Schwierigkeiten und Kosten erwachsen durch die Beseitigung der Abwässer. Zur Verminderung der Ausgaben soll von dem Bau einer unterirdischen Ableitung für Regenwasser abgesehen werden; dieses wird oberirdisch durch die Straßenrinnen abgeleitet und durch Gräben den nächsten Wasserläufen und Teichen zugeführt. Die festen Abfallstoffe werden entweder auf den Grundstücken landwirtschaftlich verarbeitet oder abgefahren werden. Die Schmutzwässer sollen, soweit sie nicht für landwirtschaftliche Zwecke gebraucht werden, durch eine unterirdische Entwässerungsanlage abgeleitet werden.

Trotz aller Bemühungen, den nach vielen sorgfältigen Erwägungen und nach Anhörung von landwirtschaftlichen Sachverständigen aufgestellten Plan nach Möglichkeit zu vereinfachen, werden die Gesamtkosten für die Erschließung des Baugeländes bei den jetzigen Baupreisen immerhin noch 230000 Mk. betragen. Nach einer Berechnung des Tiefbauamts wird die Gartenstadt mit einem Betrage von 157000 Mk. belastet werden. Den Restbetrag von 73000 Mk. muß die Stadt vorläufig übernehmen; er setzt sich zusammen aus den Ausgaben für die Wasserleitung in Höhe von 18000 Mk., welche durch die Einnahmen aus dem Wassergelde verzinst werden, und aus den anteilmäßigen Kosten für die Herstellung des Vorflutkanals und der Kläranlage im Betrage von 43000 Mk. Außerdem muß die Stadt ein Wiesengrundstück für 12000 Mk. ankaufen.

Das durch den Ausbau der Straße erschlossene Gelände hat eine Größe von 164000 qm, bei einer Baufrontlänge von 2200 m. Die Aufschließungskosten werden rund 1 Mk. das Quadratmeter betragen. Die Bebauung wird nicht nur in der Form von Einzelhäusern erfolgen können, wirtschaftliche Interessen werden dazu führen, auch Doppelhäuser und Reihenhäuser in Gruppenform in größerem Umfange zu errichten. Nimmt man an, daß jede dieser Bauformen ein Drittel der gesamten Besiedelung ausmachen soll, so können an dem neuen Straßenzug 300 einzelne Grundstücke bebaut werden.

BREMEN. — Der Gemeinnützige Bremer Bauverein beabsichtigt hinter dem Waller Friedhof den Bau von 40 neuen Einfamilienhäusen.

GUTTSTADT (Ostpreußen). — Die Stadtverordneten beschlossen den Ankauf von Gelände zur Errichtung von zehn Kriegerheimstätten.

BAUTZEN (Sachsen). — Die Gemeinnützige Genossenschaft Gartenstadt Bautzen beabsichtigt, ein Gelände von 50000 qm zum Bau von Kleinwohnungshäusern anzukaufen.

REICHENBACH (Schlesien). — Die Stadt plant, die hiesige Kriegerheimstätte um 50 Stellen zu erweitern.

DER WIEDERAUFBAU GALIZIENS. Der „Kuryer Lwowski“ veröffentlicht eine Zusammenstellung der Kriegsschäden in den Bezirken Przemysl und Zolkiew und die bisher durchgeführten Arbeiten zum Wiederaufbau des Zerstörten.

Der Bezirk Przemysl zählte vor dem Kriege 123 Dörfer mit 158907 Einwohnern. Die Stadt Przemysl selbst zählte 54562 Bewohner. Von den 123 Dörfern sind durch die Kriegsereignisse 44 vollkommen zerstört und 31 fast zur Hälfte vernichtet worden. Von den in diesem Bezirke befindlichen 100 Großgrundbesitzen sind kaum einige verschont geblieben. Vor dem Kriege befanden sich in dem Bezirke 40000 Stück Rindvieh, 16000 Pferde und über 20000 Schweine. Nach dem Russeneinfall waren von diesem Viehstande kaum nennenswerte Reste mehr vorhanden. Dank der werktätigen Hilfe, insbesondere der Militärbehörden, des Landes und des Reiches, hat sich ein erfreulicher Aufschwung gezeigt, und nach $1^1/_2$ Jahren weist der Bezirk wieder einen Viehstand von 25000 Rindern, 5000 Schweinen und 8000 Pferden auf. Von 100000 Morgen Feldes waren 55170 Morgen wieder bebaut. Bald nach der Wiederbesetzung des Bezirkes wurde mit dem Bau von Baracken für die bäuerliche Bevölkerung, die zum Teile in Erdhütten, Holzhütten und dergleichen hauste, begonnen. Bisher wurden 800 Wohnhäuser und 3800 Scheunen fertiggestellt. Auch das Schulwesen beginnt wieder in geregelte Bahnen zu kommen. In Przemysl sind bis auf zwei alle Volksschulen eröffnet. Ungünstiger sieht es in den Dörfern aus, wo die meisten Schulgebäude zerstört sind. Trotzdem konnten bis auf 39 alle anderen Volksschulen den Unterricht aufnehmen. Ähnlich schreitet auch der Wiederaufbau im Bezirke Zolkiew vorwärts.

WETTBEWERB FÜR ARCHITEKTEN. Die Verwaltung des Bauvereins zur Beschaffung preiswerter Wohnungen in Leipzig, Querstraße 18, hat im Einverständnis mit dem Reichsamt des Innern beschlossen, einen Wettbewerb zur Erlangung von Grundrißlösungen und Hausansichten für viergeschossige Wohnhäuser mit Kleinwohnungen auszuschreiben. Es handelt sich um die Errichtung von etwa zwanzig Wohnhäusern auf einem Baublocke am Kohlweg in Leipzig-Schönefeld. Das Bauland wird von drei Straßen umgrenzt; an der nordwestlichen Seite — Ploßstraße — steht bereits eine Reihe bewohnter Gebäude. Die Ablieferung der Entwürfe hat bis zum 1. März 1917, abends 6 Uhr, zu erfolgen. Alsdann können von den Bewerbern die Wettbewerbsordnung und der Lageplan in der Geschäftsstelle des Bauvereins, Querstraße 18, Erdgeschoß, in Empfang genommen werden.

DIE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG MÜNCHENS UND DIE KRUPPWERKE. Wie die großen sozialen Versicherungen durch das Bestreben, Unfälle zugunsten ihrer Kasse zu vermeiden, die Hauptursache für die zahlreichen Sicherungsmaßnahmen und Verbesserungen der gewerblichen und maschinellen Schutzeinrichtungen in Industriebetrieben wurden, so hat die Absicht der Werterhaltung und Werterhöhung, die unsere ganze Zeit beherrscht, auch dafür gesorgt, daß die Nachbarschaft großer Industrieanlagen durch sie möglichst wenig Belästigung erfährt. Man braucht nur an die rauchverzehrenden Einrichtungen bei großen Feuerungsanlagen, an die schall- und geräuschdämpfenden Vorrichtungen vieler Fabriken zu denken, um zu begreifen, daß der Glaube, Industrien seien für einen Stadtteil ohne weiteres eine schädliche Nachbarschaft, angesichts der Errungenschaften der Neuzeit nicht mehr zu halten ist.

Ein treffliches Beispiel, wie große Industrien auch die unmittelbare Ursache für städtebaulichen Fortschritt werden können, bietet die Firma Krupp in München, wie sie es in Essen getan hat. Obwohl die Direktion der Kruppwerke den Betrieb auf dem neu erworbenen Gelände bei Freimann noch nicht eröffnet hat, so hat der Münchener Grundstücksmarkt doch schon manche höchst erfreuliche Einwirkung von dieser Niederlassung eines deutschen Industrieriesen in der ruhigen Residenzstadt zu verzeichnen. Krupp ist heute eine Hoffnung für viele, die das Hoffen

beinahe verlernt hatten. Die städtebauliche Entwicklung hat ihm eine wertvolle Anregung zu verdanken:

Der äußerst verdienstvolle „Verein für Verbesserung des Wohnungswesens in Bayern" wandte sich mit einer Eingabe an den Magistrat München: „daß im Anschluß an die erworbenen Kruppgelände und unter Beachtung der im Zusammenhang mit jenen Unternehmungen zu erwartenden neuen Arbeiter- und Kleinhaussiedelungen für das ganze Gebiet zwischen Leopold- und Ungererstraße ein den neuesten städtebaulichen Errungenschaften gemäßer Bebauungsplan in Bälde geschaffen werden soll, unter Ausschluß jeglichen Mietskasernensystems und möglichster Anwendung des Flachbaues."

Es ist für die städtebauliche Entwicklung Münchens nur zu wünschen, daß diese höchst zeitgemäßen und mit der Überlieferung der Kunststadt übereinstimmenden Forderungen im künftigen Bebauungsplan jenes Geländes sozialwirtschaftlich wie städtebaulich ästhetisch voll erfüllt werden! Dafür bietet eine Gewähr die Person des diesen Bezirk bearbeitenden rechtskundigen Beamten, sowie die der Leiter der Abteilung für Städtebau im Stadtbauamt München, deren Anregung München ja auch zum großen Teil die Schöpfung seines Luitpoldparkes verdankt!

(Aus „Handel und Industrie", München, von Dr. Helberg.)

DAS NEUE WIEN. Von Zeit zu Zeit wandelt auch dem modernsten, praktischsten, weltstädtisch fühlendsten Wiener etwas von einem elegischen Vorgefühl an, wenn er sieht, wie mit Hacke und Spaten das alte Stadtbild umgeworfen wird, um einem kalten Geschäfts- und Mietsblock zu weichen. Gewiß: Verkehrs- und Bequemlichkeitsfragen, Zentralisations- und Vereinfachungsmittel, Grundausnutzung und Raumgewinn sind für die Großstadt wichtiger als Bedenken wehleidiger Pietät. Aber das gewohnte alte Umbild stückweise fallen und von heute auf morgen von fremden Riesenmassen verdrängt zu sehen, rührt dennoch an unser die idyllische Farbe nie ganz verlierendes Heimatsgefühl. Wird man dereinst im Umkreis der stolzen Straßenzüge und umgewandelten Szenerien das Bild der Vergangenheit aufbauen und sich im Geist Altwiens zurechtfinden können? ... Stimmungen, die aus dem Anblick vorgeschrittener Bauarbeiten und der Verlautbarung stadträtlicher Beschlüsse vorzugsweise dem alten und dem neuen Naschmarkt gelten.

Die langgestreckte Hütten- und Hallensiedelung zwischen den eng herandrängenden Häusern der Wienzeile ist nicht mehr weit von der Vollendung entfernt. Auf dem unteren, bei der Sezession gelegenen Teil sind die Holzgerippe der Kioske, die wie eine Kreuzung aus attischen Tempeln und Autoschuppen anmuten, schon gänzlich mit Backstein und Mörtel ausgefüllt und könnten bald lebendiges Markttreiben empfangen. Weiter nach oben aber sieht es noch durchsichtiger, luftiger aus — eine Akropolis von niedrigen, numerierten Verschlägen, die vorerst den Eindruck leerstehender Käfige machen, und zierlichen holzgezeichneten Säulenhallen, in denen die Anstreicher und Zimmerleute ihre Arbeit verrichten, eine unabsehbare Reihe ... Aber alles sieht schon glatt, geebnet und geordnet aus, und die Bewohner der Umgebung wandeln getrost, statt sich der bisherigen Übergangsstellen zu bedienen, mitten durch die reinlichen Hallen. Der gesteigerte Verkehr an dieser Grenzscheide zwischen dem fünften und dem sechsten Bezirk gibt einen Vorgeschmack des künftigen Treibens. Am äußersten Ende des neuen Marktes, der sich weit über die Haltestelle „Kettenbrückengasse" hinzieht, mündet dann die Gruppe der flachgewölbten Hallen in eine weite Asphaltfläche. Wahrscheinlich soll sie zur Auf- und Abfahrt der Bauernwagen dienen, die einmal die Nahrungsmittel hierherschaffen werden. Aber geben wir uns immerhin der Vorstellung hin, daß dieser freundlich-helle, von alten, windschiefen Häusern umsäumte Platz — man merkt übrigens ihrem traulich ineinanderfließenden und rückwandigen Aussehen die alte Uferstreichung an — ohne Zweck ist und bloß eine Rückkehr zu der vorzeitlichen Freude an freien und unbebauten Flächen bedeutet! Wer weiß übrigens, ob nicht eine Zeit kommt, wo sich die einstige Vorliebe als gesundheitliche oder verkehrstechnische Notwendigkeit herausstellt und man dann so beherzt niederreißt, wie man jetzt aufbaut.

Vom neuen Naschmarkt zum alten! Er freut sich noch immer jahrmarktsrührig und krabbelemsig seines Bestehens, ohne eine Ahnung von der baldigen Zukunft. Man möchte sich das Bild immer fester einprägen, damit man später einmal kein buntes Aquarell für die Erinnerung braucht, wie dieser Überrest des mittelalterlich umschwebten Groß-Wien ausgesehen hat. Laut bauamtlichen Beschlusses wird davon nicht einmal der Platz als solcher übrigbleiben, sondern einem stattlichen, in die Gegend des Freihauses verlaufenden und zu beiden Seiten mit Bäumen bepflanzten Straßenzug Raum geben. Das bedeutet ohne Zweifel einen erheblichen Zuwachs an Großstadtwirkung, an Kaffeehaus-, Kino- und sonstigen Betriebsmöglichkeiten, eine Erweiterung des Begriffes der „Inneren Stadt"; sie wird überhaupt kein Ende nehmen ... In die Erwartung dieser Zukunft, die ja allerdings neue Zonen dekorativer Stattlichkeit erschließt, mischt sich nicht allein wegen des alten Naschmarktes, der zuvor als Opfer fallen muß, ein leises Bedauern. Wird man nicht später nach der baulichen Neugestaltung des großen, auch die Freihausgründe umfassenden Geländes den freien, halb ländlichen Ausblick aus der Kärntner Straße vermissen? Man begriff ganz unmittelbar das Geschichtliche ihres Namens, wenn man aus ihrer vornehmen Enge heraus hügelig gehäuft und in vorstädtischer Breite die Häuser verschwimmen sah und fühlte: Landstraße, Bahnhof, Süden ... Wird diese eigenartige und für die Stadt bezeichnende Angrenzung von Weltgetriebe und Landschaftsstimmung nicht früher oder später dem Auge genommen werden? ...

Auch das Schicksal einer anderen Wiener Nobelstraße, der Herrengasse, beginnt sich allmählich zu vollziehen. Ihre vornehm-ruhige Schmalheit ist längst aufgeborsten und spannoffen. Die altehrwürdigen grauen Barockbauten zur Rechten, gegenüber dem niederösterreichischen Landhaus, sind teils in Schutt gelegt, teils schon durch strotzende Zinshäuser ersetzt. Die Verwandlung wird jetzt noch schneller vor sich gehen. Schon ist man daran, an Stelle des weitläufigen Liechtensteinpalastes, auf dessen Gründen sich bekanntlich seit geraumer Zeit ein üppiges, die Kanzleien der Kriegsgetreideverkehrsanstalt beherbergendes Haus erhebt, nunmehr auch andere moderne Industriehäuser aufzuführen. Es ist das Ende der Herrengasse, die damit vollends ihr antiquarisch-amtliches Gepräge verlor. Es ergeht ihr damit ähnlich wie dem Schwarzenbergplatz, dessen adelige heitere Palastwürde schon seit langem durch die verplankte Fassade des neuen Gasthofbaues gestört ist. Vor dem Krieg gab es über die neue, betriebslaute Zukunft des Platzes mannigfache Erörterungen. Ein Gasthof, hieß es, paßt nicht in seinen überlieferten ruhigen Charakter, nicht in seine symmetrische Festlichkeit, die hier von Natur aus gegeben scheint. Andere wiesen demgegenüber wieder auf Weltstadtbedürfnis und Raummangel. So verblieb es bei dem Bauentwurf, jedoch unter der Bedingung, daß die Front der an Stelle des neuen Gasthofes gestandenen Häuser nicht weiter vorgeschoben werden dürfe. Man begann also das Haus, beziehungsweise die beiden Häuser, von innen umzubauen und entzog die Veränderung dem Blick der Vorübergehenden. Sie konnten nur so viel erschauen, daß nunmehr ein trübseliges Gemäuer die ehemalige Harmonie zerriß. Was weiter geschehen wird, ist noch ungewiß. Die Bauarbeiten kommen langsam in Fluß, und so bietet der Schwarzenbergplatz ein architektonisches Übergangsbild.

Die Großstadt muß herzlos gegen sich selber sein, das ist das traurige Gesetz ihres Wachstums. Ob es irgendwie zu umgehen oder abzumindern gewesen wäre, zu diesem Gedanken ist es jetzt zu spät.

In der EINGABE DES VEREINS HEIMATSCHUTZ ZUM BAUPOLIZEIGESETZ VON HAMBURG heißt es:

„Eine Frage, die unbeschadet der Interessen der Allgemeinheit von der Staatsverwaltung nicht außer acht gelassen werden kann, ist die, ob die Beschränkung der zulässigen Stockwerkzahl nicht für die betroffenen Grundstücke eine erhebliche Wertverminderung bedeuten würde. Eine Wertverminderung für den Zeitpunkt der Bebauung ist zugegeben, sie beträgt aber nicht etwa ein Fünftel, entsprechend der Verminderung der bisher gestatteten fünf Geschosse um eins, sondern weit weniger. Infolge der geringeren Wandhöhe kann die Hofbreite ermäßigt, die Grundstückstiefe daher verringert werden, vorausgesetzt, daß man bei Bemessung der Blockbreiten den Häuserhöhen Rechnung trägt. Sodann steigen die Baukosten bei Häusern mit mehr als drei, nach anderen Berechnungen sogar schon mit mehr als zwei Obergeschossen über das Verhältnis der Geschoßzahl. Endlich sind die Mieten für die höheren Geschosse niedriger als für die unteren, auch stellen sich die Mieten bei vielgeschossigen Häusern etwas niedriger als bei Häusern mäßiger Höhe. Alle diese Umstände wirken dahin zusammen, daß die Wertverminderung des Bodens infolge der Beschränkung der Geschoßzahl statt mit einem Fünftel etwa mit einem

Zehntel ausreichend bemessen sein dürfte. Wohlbemerkt aber gilt diese Wertverminderung für den Zeitpunkt der Bebauung. Dieser Zeitpunkt tritt um so eher ein, je mehr Bauland von der Bevölkerungszunahme in Anspruch genommen wird. Auf einem Hektar der blauen Bauklasse sind weniger Einwohner unterzubringen als auf einem Hektar der gelben, wenn auch die Verminderung, wie aus obigem hervorgeht, nicht ein volles Fünftel beträgt. Daher wird bei Ersatz der gelben Bauklasse durch die blaue der Zeitpunkt der Bebauung unter sonst gleichen Verhältnissen eher eintreten. Tritt er aber bei einem Grundstück nur zwei Jahre früher ein, so ist obige Wertverminderung des Bodens schon durch Zinsenersparnis ausgeglichen. Erwägen wir nun weiter, daß für absehbare Zeit nach dem Kriege eine annähernd so große Bevölkerungszunahme wie in den letzten Jahrzehnten schwerlich zu erwarten ist, berechnen wir, daß bei einem Zinsfuß von 5% bereits nach etwa 14 Jahren ein unbenutztes Grundstück dem Eigentümer zum doppelten Preis einsteht, dann wird jeder Zweifel darüber ausgeschlossen sein, daß die Gesamtheit der Eigentümer sich bei einer um ein Geschoß niedrigeren Bebauung sicher nicht schlechter stehen wird. Vielleicht möchte sogar die Frage eine Erörterung verdienen, ob nicht die Auflegung einer noch weitergehenden Beschränkung unter Vorbehalt späterer Aufhebung sowohl dem Vorteile der künftigen Bewohner, als auch dem der Grundbesitzer entspräche; denn schlimmer als alle Beschränkungen der Ausnutzbarkeit ist vieljähriger Aufschub der Bebauung. Die Zinsenlast ist der Tod der Bodenspekulation!

Bei einem zeitgemäßen Bebauungsplan dürfen endlich die Freiflächen nicht außer acht gelassen werden. Sie sind anders im Innern der Stadt und in vornehmen Wohnvierteln, anders in Wohnvierteln der minderbemittelten Bevölkerung zu behandeln. Wohl ist es gelungen, für Hamm einen herrlichen Park zu sichern. Schlechter aber steht es mit Barmbeck, wenn dessen nördlicher Teil auch durch den angrenzenden Stadtpark begünstigt ist. Zwar ist im Dulsberggelände eine große Freifläche vorgesehen, die indessen ein mehr schaustückartiges als zweckmäßiges Gepräge erkennen läßt. Auf die im Mittelpunkt gedachte Kirche zu sind von allen Seiten breite Straßen geführt. Die Kirche ist zwar dem Lärm der Straße entrückt, die Anlage aber dafür erheblich geschädigt. Infolge der konzentrischen Straßenführung und der Form der Anlage — eines Quadrates mit anschließendem Halbkreis auf einer und Dreieck auf der gegenüberliegenden Seite — sind die umliegenden Baublöcke ungünstig gestaltet. Wohl sind unregelmäßige Bildungen und spitze Winkel nicht immer zu vermeiden, manche Unregelmäßigkeiten sind auch in künstlerischer Beziehung keineswegs unerwünscht. Eine solche Häufung von Unregelmäßigkeiten aber, deren Zusammenhang und Ziel nur aus dem Plan, nie aus der Wirklichkeit in Erscheinung treten wird, sollte man für einen lange überwundenen Standpunkt halten.

Ein langgestreckter Spielplatz ist im nördlichen Barmbeck zwischen zwei Straßen vorgesehen, dem sich nördlich ein breiterer rechteckiger Platz unbekannter Bestimmung anschließt. Die unzweckmäßige Lage und Gestalt des Spielplatzes ist in die Augen springend, das gute Beispiel an der nahen Dettmerstraße scheint vergessen worden zu sein. Richtiger freilich wäre es noch, das Innere großer Baublöcke zu öffentlichen Freiflächen auszugestalten. Dadurch wird man zweckmäßigere, weil dem Lärm und Staub der Straße völlig entrückte Spiel- und Grünplätze schaffen, und die umliegenden Wohnungen werden, mit ihren Rückseiten statt auf reizlose enge Höfe auf die Anlagen schauend, besonders geschätzt sein. Die leicht zu erfüllende Voraussetzung ist natürlich die entsprechende architektonische Behandlung dieser Rückseiten. Eine solche Anlage erfordert weit weniger Geländeaufwand als eine gleich große von Straßen umgebene, da man an Straßenfläche wie auch an Hoffläche spart.

Die aufgeführten Mängel beweisen zur Genüge die Notwendigkeit einer baldigen Neubearbeitung derjenigen Bebauungsplanteile, die noch unbebaute Gegenden in größerem Umfang enthalten. Die Schwierigkeiten der Umänderung eines gesetzlich festgelegten Bebauungsplans sollen gewiß nicht verkannt werden, aber es handelt sich um die gesunde Unterbringung von mehreren Hunderttausend. Da dürfen Schwierigkeiten keine Rolle spielen, zumal mit nennenswerten Geldopfern kaum zu rechnen sein wird. Daß der Hamburger Bebauungsplan überhaupt der Nachprüfung bedarf, ist nicht mehr zweifelhaft. Wir irren wohl nicht in der Annahme, daß die vor dem Krieg in Aussicht genommene Abteilung für Städtebau bei dem Hochbauwesen auf diese Erkenntnis zurückzuführen ist; denn lediglich zum Abschluß der noch ausstehenden Bebauungsplanteile wäre die neue Abteilung schwerlich für nötig erachtet worden.

Die Aufstellung des ersten Entwurfs für ein neues Baupolizeigesetz wie auch des Bebauungsplangesetzes und der Grundsätze für den Bebauungsplan ist vor Jahrzehnten erfolgt, als die Begriffe von Städtebau in schönheitlicher wie zumal in gesundheitlicher Beziehung noch völlig unentwickelt waren. Seitdem ist unendlich viel Arbeit auf diesem Gebiet geleistet worden, die Anschauungen haben sich völlig gewandelt. Das Baupolizeigesetz und der Bebauungsplan haben dieser Entwicklung nicht folgen können, sie sind davon fast unberührt geblieben. Wir verstehen und teilen den Wunsch, endlich ein neues Baupolizeigesetz Tatsache werden zu sehen, möchten aber dafür doch nicht einen so schweren Mangel eintauschen, wie es nach unserer Überzeugung der Verzicht auf die dritte Zone wäre. Sollten der sofortigen Einfügung in das Gesetz Schwierigkeiten entgegenstehen, die für uns nicht zu übersehen sind, so wäre daher diese Zone in Form einer Novelle baldigst zu verwirklichen.

Sodann aber dürfte die Umarbeitung der erwähnten Bebauungsplanteile keinesfalls von dem Eintritt ruhigerer Zeiten abhängig gemacht werden. Auch wer die vorherrschende Ansicht, daß mit dem Frieden ernster Mangel an Kleinwohnungen eintreten wird, nicht unbedingt teilt, wird deshalb doch die Möglichkeit des baldigen Einsetzens einer lebhaften Bautätigkeit nicht leugnen dürfen. Daher wird sich keine Stadt den notwendigen Maßnahmen entziehen können, um dieser Möglichkeit gegenüber rechtzeitig gerüstet zu sein. Für Hamburg heißt das vorbeugen, daß die Bebauung umfangreicher neuer Wohnviertel in derselben ungesunden Weise vor sich geht wie in den letzten Jahrzehnten, daß die Gesundheit von vielen Tausenden gefährdet wird, daß Millionen an Vermögen schlecht angewandt werden, und daß Übelstände entstehen, deren Beseitigung gar nicht oder nur mit schwersten Opfern möglich ist.

Als eine heilige Dankespflicht den heimkehrenden Kriegern gegenüber hören wir es verkündigen, daß einem jeden das Recht auf ein Stückchen des vaterländischen Bodens zustehen solle, den er hat verteidigen helfen. Ob es möglich sein wird, solche Erwartungen in größerem Umfang zu erfüllen, sei hier nicht erörtert. Das aber wissen wir, daß es möglich ist, bei Erbauung neuer Stadtviertel früheren Zeitanschauungen entsprungene Mängel zu vermeiden und dafür zu sorgen, daß nur helle, luftige Wohnungen entstehen, in denen ein gesundes, wehrkräftiges Geschlecht heranwachsen kann. Diese Pflicht gegen das Vaterland und seine Verteidiger kann und muß erfüllt werden.

Auf Grund dieser Ausführungen bitten wir, dahin zu wirken,

1. daß in das neue Baupolizeigesetz eine im Bebauungsplan zu umgrenzende dritte Zone eingeführt wird, in der keine Ausnahmeräume im Sinne von § 64, 6 zulässig sind, und in der die Hofbreite wenigstens der vollen Höhe der anliegenden mit Fenstern von Aufenthaltsräumen versehenen Gebäudewände gleich sein muß;
2. daß die Überarbeitung der noch größere unbebaute Gebiete enthaltenden Teile des Bebauungsplans nach den oben dargelegten Grundsätzen, insbesondere unter Aufteilung dieser der dritten Zone zuzuweisenden Gebiete in schmale Baublöcke mit inneren Baulinien und unter möglichster Beschränkung der zulässigen Geschoßzahl, ohne Verzug in Angriff genommen wird."

Wir können uns diesem Antrage wie seiner Begründung nur anschließen.

D. S.

WÜNSCHE AN DIE REISEFÜHRER. Prof. Dr. Josef Popp in München hat im 5. Heft der Werkbund-Mitteilungen zusammengestellt, was im Werkbund-Sinne an den Reiseführern (Baedeker, Meyer usw.) zu ändern und zu bessern wäre. Die im einzelnen begründete Hauptforderung gipfelt in dem Satz „Auswahl des Wichtigsten und bequemste Darbietung dieser Auswahl in wirksamster Form; Qualität statt Quantität! Damit: weniger Zeitvergeudung und Ermüdung, weniger Oberflächlichkeit und mehr Vertiefung!" Es ist auch wohl richtig, daß wie viele unserer Einrichtungen, so auch diese Reiseführer zu sehr unter der „historischen Krankheit", wie Nietzsche diese besondere, deutsche Veranlagung nannte, leiden; wir können aber das Vergangene nur aus den gegenwärtigen Bedürfnissen erleben, und deshalb müssen diese Führer, die uns doch ein Hilfsmittel zum Erleben und Genießen sein sollen, sich biegsamer der geistigen Entwicklung anpassen. Popp gibt dann eine Reihe von Vorschlägen für die Ausführung.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

13. Jahrgang 1916 Heft 12.



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

DIE WETTBEWERBSENTWÜRFE FÜR DIE STADTERWEITERUNG VON SOEST.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Der von der Stadt Soest ausgeschriebene Wettbewerb hatte große Hoffnungen geweckt. Sind diese enttäuscht worden? Fast möchte es so scheinen, wenn man das Urteil des Preisgerichts liest und damit Stimmen vergleicht, die sich aus dem Lager der Bewerber dagegen erhoben haben. Es ist zwar eine alte Erfahrung, daß mit der Entscheidung des Preisgerichtes Unzufriedene ihrem gepreßten Herzen gern Luft zu machen pflegen. Doch entspringen die Einwendungen diesmal auch aus einer verschiedenartigen Auffassung wichtiger Wettbewerbsbestimmungen. Deshalb würde der Unterzeichnete als einer der Preisrichter es lieber gesehen haben, wenn ihm ein Unbeteiligter die Besprechung des Ergebnisses abgenommen hätte. Leider hat sich ein solcher nicht gefunden, wahrscheinlich aus demselben Grunde, aus dem auch manch erprobter Kämpfer dem Wettbewerbe selbst fern geblieben ist.

Nach langem Schwanken ist der Wettbewerb mitten im Kriege veranstaltet worden, um mit dieser anziehenden Aufgabe zu Hause feiernden Kräften Arbeit zu bieten. Das verdient Anerkennung, wenn auch der Erfolg nicht ganz den Erwartungen entspricht. Kommt hierbei doch viel auf Erhaltung des Gewordenen, auf Schonung des überlieferten Stadtbildes, also mehr auf vorsichtiges Abwägen als auf forsches Draufgehen an, und dazu gehört eine unbefangene Prüfung des zukünftig Notwendigen, räumliche Anschauung und gereifte Erfahrung. Ganz Soest ist ein Stadtbaudenkmal, das man am liebsten unangetastet sein lassen möchte, von innen wie von außen. Was in dieser Richtung bereits geschieht und noch geschehen soll, hat der Pfleger von Soest, der Kgl. Baurat C. Meyer im Heft 15 des 12. Jahrganges (Soest-Nummer) „Niedersachsen“ (Verlag von Karl Schünemann, Bremen) eingehend dargelegt. Vom gegenwärtigen Zustande des Walls und seiner Gräfte (Stadtgraben) geben die Abbildungen auf Tafel 65 und im Text Abbildung 1 Anschauung.

Damit stoßen wir gleich auf den Kern der Sache und die daraus erwachsenen Zweifel. Hierzu möge zunächst aus einer Erklärung des Vorsitzenden des Preisgerichtes in der „Deutschen Bauzeitung“ vom 1. November 1916 Nr. 88 wiederholt werden: „Nach den allgemeinen Bedingungen sollte sich die Entwurfsskizze auf das Gebiet der Außenstadt in einem Umkreis von mindestens 1 km vor den Toren erstrecken. Von einer besonderen Bearbeitung dieser Fläche waren genau bezeichnete Teile ausgeschlossen. Die übrigbleibende Fläche sollte also eingehender bearbeitet werden, d. h. doch je nach dem erst festzustellenden Erfordernis einer zukünftigen Bebauung und des im Hinblick auf das Stadtbild von einer Bebauung frei zu lassenden Geländes.



Abb. 1. Wall in Soest.

auf das Maß des Erreichbaren beschränken und mit bescheidenen Mitteln den Anforderungen zu entsprechen suchen.

Einen allen Bedingungen gleichmäßig gerecht werdenden Entwurf hat der Wettbewerb nicht gebracht. Immerhin überragte der Entwurf „Sachsenspiegel“ der Herren Regierungsbaumeister Gustav Langen und Architekt Paul Schmitthenner in Berlin die anderen so weit, daß ihm als dem verhältnismäßig besten der erste Preis gegeben werden konnte. Die beiden anderen Preise wurden zusammengeworfen und deren Summe zu gleichen Teilen den Entwürfen „ten Doornkaat-Koolmann Patroklus“ des Architekten Leopold Stelten in Berlin bzw. „Kultur im Kriege“ der Verfasser Rudolf Linkenheil in Schramberg und Regierungsbaumeister Albert Schäfer in Görlitz, früher Ulm, zuerkannt. Gute Einzelvorschläge, die für die weitere Bearbeitung verwertbar erschienen, haben endlich zum Ankauf der Entwürfe „Patroklus“ II (mit Turm) der Herren Landmesser Heinrich Solinus und Architekt Wilhelm Piel in Münster und „Patroklus“ III der Herren Stadtingenieur Brocke und Architekten A. Stein und Fritz Wildemann in Essen geführt. Damit ist nun nicht gesagt, daß nicht noch weitere Entwürfe gute und schöne Einzelheiten geboten hätten, namentlich auch in künstlerischer Richtung; es verdienen dieserhalb noch der Entwurf „Hofeschlüssel“ mit vielfältige Spaziergänge bietenden Grünanlagen, dann der Entwurf „Hansa“, der die Grünflächen zu drei strahlenförmig verlaufenden Streifen zusammenfaßt — ähnliches hatte auch der Entwurf „Radial“ und „Märchenstadt“ vorgeschlagen — und den west-östlichen Verkehr zweckmäßig umgeleitet hat, ferner der Entwurf „Magna Voluisse Magnum“ mit sorgfältig und abwechslungsreich durchgebildeten Platzanlagen, sowie der Entwurf „Radiales Grün, tangentialer Verkehr“ mit gutem Straßenzuge zum Bahnhofe hin und einer vortrefflich dargestellten Ausbildung der Wallendigung am Durchbruche dieser Straße (siehe Textbild 2). Es hätte sich wohl verlohnt, auch hiervon noch einige Abbildungen mehr zu bringen; doch die durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse legen der Zeitschrift Beschränkungen auf.

Wenn also die meisten Bewerber eine ringförmige Stadterweiterung angenommen und eine weit über das Bedürfnis hinausgehende Bebauung vorgesehen haben, so ist dies nicht eine Folge der Wettbewerbsbedingungen, sondern ihrer irrtümlichen Auslegung unter dem Einflusse der weitverbreiteten Schulmeinung, den alten Stadtbering wieder mit Ringstraßen und gar einem für ganz andere Verhältnisse zu rechtfertigenden grünen Gürtel umgeben zu müssen. Einer der Bewerber hat sogar ausdrücklich gemeint, weil die Straßen der Altstadt strahlenförmig gerichtet sind, nunmehr die der Stadterweiterung ringförmig angelegt werden müssen. Weiterhin fordern die allgemeinen Bedingungen aber auch eine Verbindung der neu zu erschließenden Außengebiete mit der Altstadt, d. h. mehrere Teilgebiete, teils durch Fahrstraßen, teils durch Fußwege, demnach auch verschiedener Art. Deshalb war auch die Einzeichnung des Entwurfs in den Übersichtsplan mit farbiger Darstellung der aufgeteilten Flächen (Bebauung, gewerbliche Anlagen, Wald, Wiese, Wasser, Acker, Gräben usw.) verlangt. Daß diese Auffassung keine willkürliche Auslegung der allgemeinen Bedingungen ist, geht schon aus dem langsamen Wachstum der Stadt hervor, die auf lange Zeit hinaus nur einen Bruchteil der zu bearbeitenden Fläche für die Bebauung bedarf. Das ist auch von zwei preisgekrönten Entwürfen zahlenmäßig erwiesen. Und dieser Nachweis gehörte eben mit zur Aufgabe des Wettbewerbes“. Es mag zugegeben sein, daß dies vielleicht auch in den Bedingungen noch schärfer hätte gefaßt werden können — doch war es dem Ortskundigen ohnehin klar und sich die Ortskunde zu verschaffen den Bewerbern als unerläßlich dringend empfohlen. Überdies sollten diejenigen Entwürfe bevorzugt werden, die sich

Auf den Tafeln 66—73 werden die preisgekrönten und angekauften Entwürfe vorgeführt. Sie im ganzen zu beschreiben, dürfte sich deshalb erübrigen. Doch auf einige Hauptpunkte, die für die unentbehrliche weitere Bearbeitung des Stadterweiterungsplanes bedeutungsvoll sind, soll im folgenden hingewiesen werden:

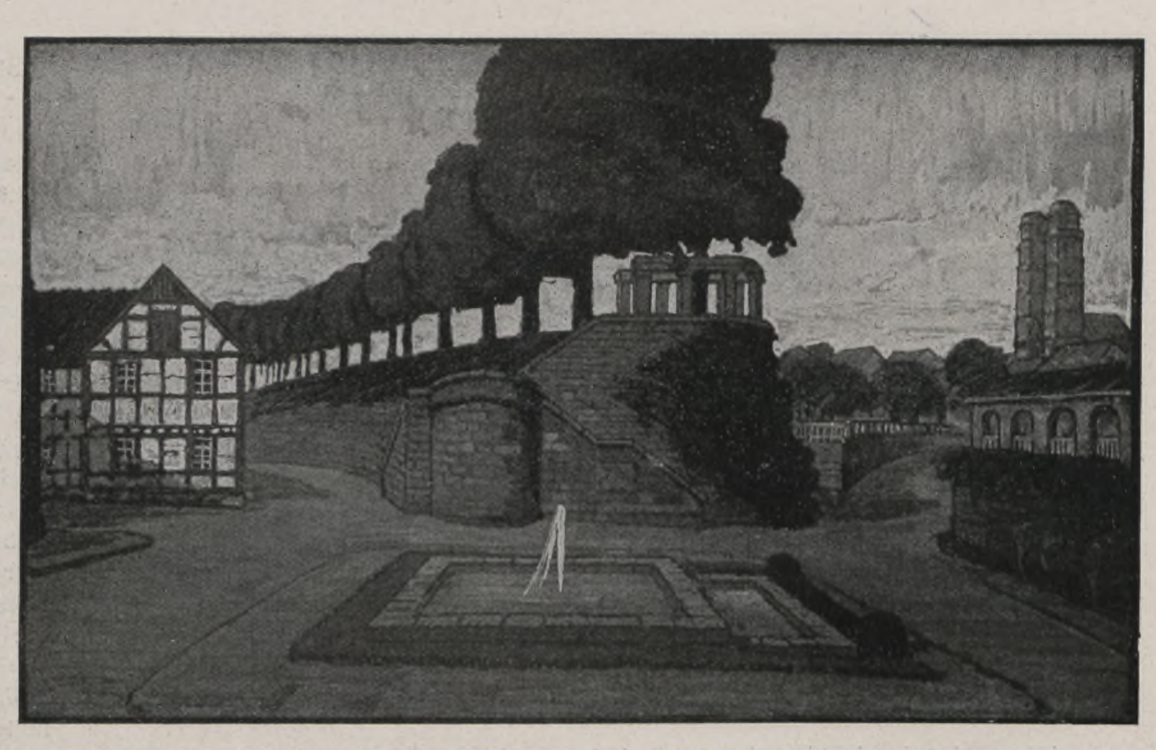


Abb. 2. Wallendigung des Entwurfes „Radiales Grün, tangentialer Verkehr".

Der „Sachsenspiegel" (Doppeltafel 66/67) sieht einen 300 m breiten, also noch weit über die Gräfte mit ihren Obstgärten hinausreichenden, den Wallring begleitenden Gürtel von Privatgärten vor, den zur besseren Verbindung des Außengeländes mit der Stadt öffentliche, betretbare Grünstreifen durchsetzen sollen, Grünstreifen, die wie die Gräfte als Wiesen mit Obstbaumpflanzungen anzulegen wären. Das wird streckenweise auch wohl ausführbar sein, jedoch nicht rundum. Der Verfasser hat dabei die schon vorhandenen Bebauungsansätze, wenn auch nicht übersehen, da er an den das Gelände durchschneidenden Landstraßen eine zweigeschossige, an den mit dem Hauptwall gleichlaufenden Außenstraßen eine eingeschossige Bebauung zulassen will, doch insofern vernachlässigt, als die an Stelle des früheren Butenwalles jetzt merkwürdigerweise Weise Binnerwall genannten Straßen — vielleicht, weil an der Binnenseite des Walls entlang geführt — vorhandene zweigeschossige Bebauung nicht ohne weiteres wieder beseitigt werden kann, vielmehr eine Deckung ihrer häßlichen, gegen den Wall gekehrten Rückseiten verlangt und zweitens die weiter draußen neu anzulegenden Wohnviertel nicht mit Hilfe eben jener Bebauungsansätze der Stadt nähergebracht werden, was notwendig erscheint, um die Ansiedlung zu erleichtern. Bebaute Straßen machen den Weg für den Fußgänger scheinbar kürzer, und unbebaute verteuern den Betrieb der in Zukunft doch einmal kommenden Straßenbahn.

Die Lage der Wohngebiete an den von West nach Ost gehenden Hauptverkehrsstraßen ist gut ausgewählt, im übrigen entspricht diese zerstreute Anordnung geschlossener Neusiedelungen dem Bilde, das Unterzeichneter in seinem Vortrage „Welche Erwartungen dürfen wir an das Ergebnis des Wettbewerbes Groß-Berlin knüpfen?" von neuzeitlichen Stadterweiterungen im Gegensatze zu älteren, ringförmigen Stadterweiterungen gezeichnet hat — siehe Jahrgang 1911 der Zeitschrift Seite 4. Praktische Erwägungen decken sich hierbei vollkommen mit künstlerischen, die einerseits das alte Stadtbild schonen und die Erweiterung in klarer Übersichtlichkeit angliedern wollen.

Das östliche Wohngebiet soll der im benachbarten Industriegebiet nebst Güterbahnhof beschäftigten Arbeiter- und Beamtenbevölkerung dienen, an der sich südlich des Stadtparks noch eine Kriegerheimstätte anlehnt; das westliche ist für Landhaussiedelungen (namentlich an den schönen Ardeyhöfen) und kleinbäuerliche Rentengüter gedacht.

Der Verfasser hat für die Stadterweiterung mit einer Zunahme der heute 20000 Einwohner umfassenden Bevölkerung auf etwa das Doppelte gerechnet, und zwar mit 100 Einwohnern auf 1 ha, so daß 200 ha neues Wohngebiet erforderlich werden. Dazu kämen noch 3000 Einwohner, die innerhalb der alten Stadt auf rund 14 ha unverbauten Geländes und weitere 3000 in dem um 85 ha für Rentengutsiedelungen zu erweiternden Gartenringe von 120 ha unterkommen. Im ganzen würde dann für 46000 Einwohner Platz vorhanden sein, und das entspricht durchaus der bisherigen Entwicklung. Ferner ist eine Erweiterung des vorhandenen Industriegebietes bis auf 100 ha vorgesehen. Da die vom Bewerber zu bearbeitende Fläche aber 620 ha bedeckt, bleiben noch 620 — (200 + 100 + 120) = 200 ha übrig, die Verfasser, abgesehen von Grünanlagen am Soest-Bach, als Wiesen und Weiden verwenden will. Diese Freilassung von der Bebauung ermöglicht namentlich im Süden die Erhaltung des Stadtbildes mit schönen Ausblicken vom Wall her ins Land. Als verfehlt ist allerdings der Vorschlag anzusehen, vorhandene Ackerflächen in Wiesen- und Weideland umzuwandeln; man darf wohl fragen: Wozu? Der Theorie vom Wald- und Wiesengürtel zuliebe? Praktisch durchführbar ist er auf dem Soester Boden nach der Meinung von Sachverständigen jedenfalls nicht.

In viel zu weitem Abstande von der Stadt ist auch die Umgehungsstraße für den Automobilverkehr gelegt, die selbst bei nur 6 m Breite für die Stadtgemeinde zu kostspielig und deshalb nur von größeren Verbänden ausführbar sein würde. Vorteilhafter ist sie näher der Stadt anzulegen, wie der angekaufte Entwurf von Solinus und Piel zeigt.

Anzuerkennen sind aber wieder die maßvollen Vorschläge (siehe Tafel 68 oben) für notwendige Änderungen an Fluchtlinien in der alten Stadt und für Durchbrüche durch den Wall, um durchgehende Verkehrsverbindungen herbeizuführen, z. B. vom Markt zum Brüdertor oder zum Bahnhofe usw. Besonders fällt darunter der Durchbruch der Thomästraße zum Osthellenweg auf, ein an sich naheliegender Gedanke, und deshalb auch in anderen Plänen wiederkehrend, hier aber in Verbindung mit einer Platzanlage, die zugleich dem östlichen Wohnviertel als Markt dienen soll, besonders gut gelöst. Auch die Erschließung des Inneren weiter Baublöcke durch Wohnhöfe und Wohnstraßen ist zu loben.

Endlich ist auf die allmähliche Durchführbarkeit des Planes, der schrittweisen Erschließung neuen Wohngeländes

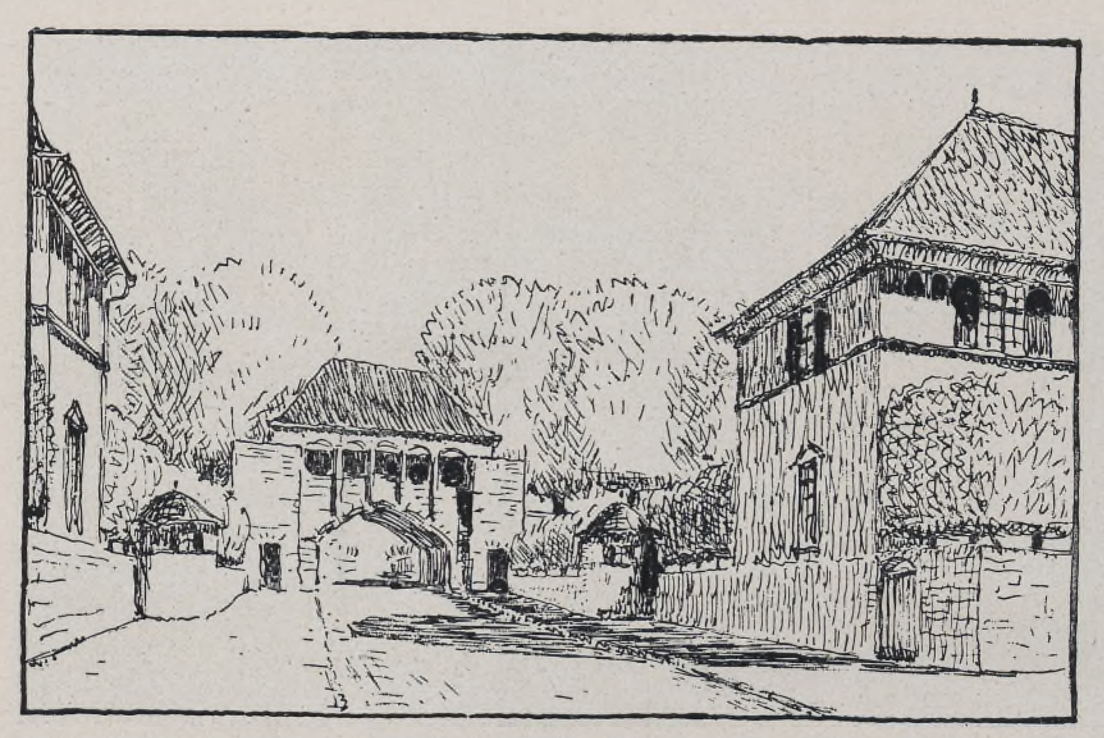


Abb. 3. Aus dem Wettbewerbsentwurfe „Kultur im Kriege": Das Jakobitor von außen.

zu ermitteln gesucht, wieviel neue Wohnfläche voraussichtlich notwendig sein wird. Dem jährlichen Zuwachse von rund 200 Köpfen entsprechend, würden demnach — 100 Einwohner auf 1 ha gerechnet — 50 ha Siedelungsfläche für die nächsten 25 Jahre ausreichen. Das ist freilich zu knapp bemessen, weil der Bedarf an Industriegelände sehr gering eingeschätzt wird. Doch zugegeben, die Berechnung sei zutreffend, so ist es auffallend, daß der Verfasser glaubt, eine völlige Verbauung der zu bearbeitenden Ringfläche annehmen zu müssen, die bei gleichbleibender Entwicklung, wie er selbst sagt, erst in 350 Jahren erreicht werden könnte. Diesen Irrtum hat er aber — und damit ist von ihm gerade die Eigenart der Stadt Soest getroffen — dadurch zu mildern verstanden, daß er die Erhaltung des zurzeit gebräuchlichen Zweifamilienhauses befürwortet und der Bauordnung, die in der Altstadt 4 Stockwerke bei 0,75 Bebauung und vor dem Walle 3 Stockwerke bei 0,66 Bebauung zuläßt, das Verlangen entgegenstellt, draußen nur 2 Stockwerke bei 0,30 Bebauung, und zwar mit Baublocktiefen von nicht weniger als 30—90 m zuzulassen, um dem Kleinhause mit nicht zu kleinen Hausgärten weiteste Verbreitung zu sichern. Nur an den Hauptverkehrsstraßen könnten vielleicht 3 Stockwerke und im Industriegebiete für Fabrikgebäude auch 4 Stockwerke (für Wohnhäuser aber auch nur 2 Stockwerke) zugelassen werden.

Diese Vorschläge sind durchaus beherzigenswerte und, wenn sie beherzigt werden, zu einem praktischen Ziele führende, wenn sie auch nicht erfordern, so weite Flächen, wie der Verfasser angenommen hat, mit Kleinhaussiedelungen zu bedecken, die in der sich immer wiederholenden gleichen Bauweise auch gar zu eintönig wirken würden. Der Bebauungsplan steht dadurch in einigem Widerspruch mit den von künstlerischer Empfindung getragenen Schaubildern.

bedacht genommen, insbesondere durch Aufteilung der beiden Wohngebiete mit Grünstreifen, die das Ganze in Teilgebiete zerlegen und so angeordnet sind, daß sie zugleich die Bachläufe in sich aufnehmen.

Mit diesem Entwurfe habe ich mich etwas länger, als beabsichtigt, aufgehalten; er bot aber gleich die willkommene Gelegenheit, die grundsätzlichen Fragen für die Erweiterung derartiger Städte von geschichtlicher und städtebaulicher Bedeutung wie Soest zu erörtern. Deshalb kann ich mich jetzt kürzer fassen.

Auch der Entwurf „ten Doornkaat Koolmann Patroklus" (Doppeltafel 69/70 oben und Tafel 68 unten) hat zunächst

Wenn die von West nach Ost erforderte Verkehrsverbindung zweckmäßiger gelöst wäre, so würde der Entwurf wohl den vorgesehenen zweiten Preis voll verdient haben. So mußte er sich damit begnügen, mit dem Entwurfe „Kultur im Kriege" (Doppeltafel 69/70 unten und Tafel 71, auch Textbilder 3 und 4) gleich bewertet zu werden. Das Preisgericht hat zu diesem letzteren Entwurfe gesagt, daß er sehr beachtenswerte Vorschläge für die Ausgestaltung der Wallauslässe gebe, wogegen der Vorschlag zur anderweitigen Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes aus praktischen und wirtschaftlichen Gründen nicht als

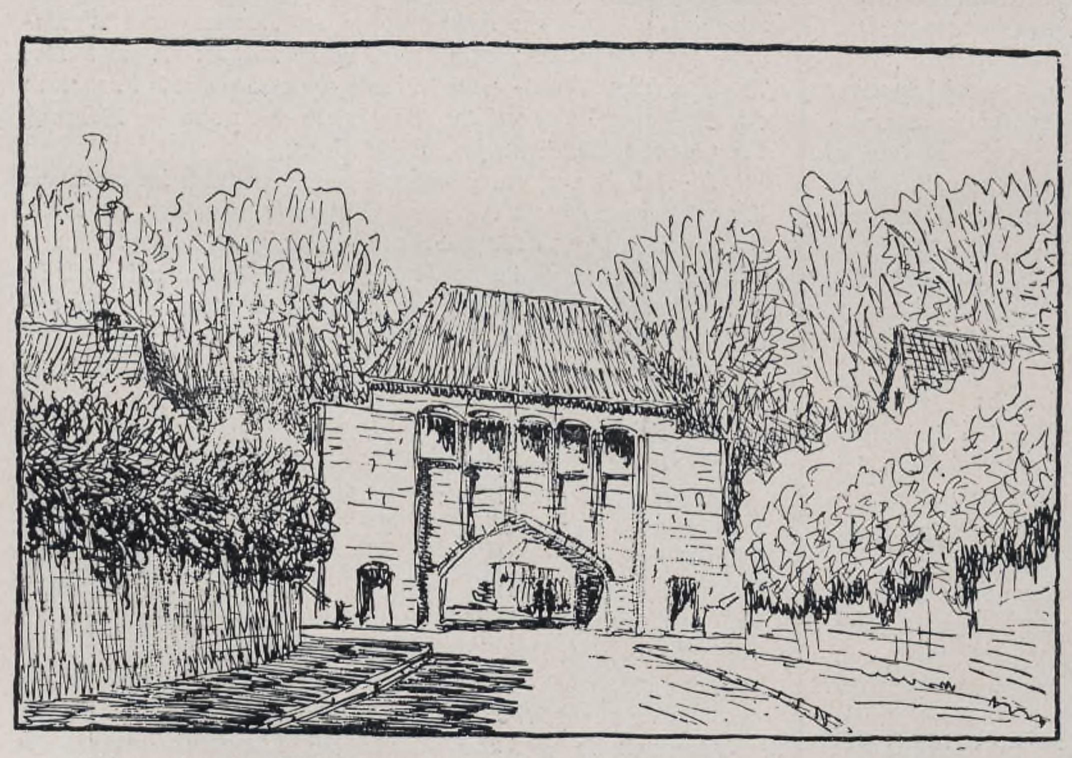


Abb. 4. Aus dem Wettbewerbsentwurfe „Kultur im Kriege": Das Jakobitor von innen.

glücklich zu bezeichnen sei, zumal die neuen Stadtteile keinen Anschluß an den Bahnhof finden würden. Auch die Meinung, daß für die Stadterweiterung grundsätzlich Ringstraßen zu wählen seien, weil die Altstadt durch Strahlstraßen aufgeteilt ist, könne nicht als richtig anerkannt werden.

Die Entwürfe „Patroklus" II mit Turm (Doppeltafel 72/73 oben) der Herren Landmesser Heinrich Solinus und Architekt Wilhelm Piel in Münster i. W., sowie „Patroklus" III (unten auf derselben Doppeltafel) der Herren Stadtbauingenieur Arthur Brocke und Architekt A. Stein mit Herrn Fritz Wildemann in Essen als Mitarbeiter sind, wie bereits bemerkt, angekauft worden: ersterer wegen der vortrefflichen Umleitung des West-Ost-Verkehrs südlich der Altstadt einerseits und nach dem Bahnhofe nebst Industrieviertel hin andererseits, letzterer wegen erwägenswerter Durchbrüche in der Altstadt.

Die Stadtgemeinde ist nun vor die große Aufgabe gestellt, auf den im Wettbewerbe gewonnenen Grundlagen weiterzubauen, die einzelnen Vorschläge näher durchzuarbeiten, Anregungen tiefer nachzuspüren. Manches davon wird sie um so leichter verwirklichen können, als sie einen stattlichen Grundbesitz ihr eigen nennt. Bei der gebotenen Vorsicht wird allerdings nur stückweise vorgegangen werden können, darin liegt ein Stück des Lebens für einen Städtebauer.

DIE NEUE STAFFELBAUORDNUNG VON NEW YORK. (Wie die Stadt New York die Bebauung des Privateigentums regelt.)

Von Georg B. Ford, beratender Architekt der städtischen Ausschüsse für Bauordnung und Stadterweiterung. Mitgeteilt und besprochen von Dr.-Ing. STÜBBEN in Berlin-Grunewald.

Die New Yorker Stadtverwaltung hat kürzlich durch fast einstimmigen Beschluß des „Board of Estimate and Apportionment" die einschneidende und vielgenannte Verordnung über die Staffelung der Bauordnung (Zoning Law) in Kraft gesetzt. Alle zukünftigen Neubauten werden nach Höhe, bebauter Fläche und Benutzung Beschränkungen unterworfen, die abgestuft sind nach den verschiedenen Teilen des 850 qkm großen Stadtgebietes. Georg Mc Aneny, der Vater des Gesetzes, sagte: „Es ist das bedeutendste Werk, das die Stadt jemals geleistet hat, den Bau des großen Schnellbahnnetzes nicht ausgenommen." Bürgermeister Mitchel drückte die Hoffnung aus, daß das neue Gesetz in Zukunft das gewaltige Sinken von Bodenwerten verhindern werde, wie es unterhalb der 34. Straße in Manhattan vorgekommen ist. Er erwartet den Wertschutz der Wohnbezirke in der ganzen Stadt gegen die Benachteiligung durch das Eindringen von Läden, Fabriken und Stallungen.

Im allgemeinen beschränkt die Verordnung die Gebäudehöhe im Verhältnis zur Straßenbreite vom $2^1/_2$ fachen dieser Breite in dem Finanzbezirk, dem zweifachen in der Mitte von Manhattan, dem $1^1/_2$ fachen in den sonstigen Teilen von Manhattan und in gewissen Teilen der anderen Stadtbezirke, bis zum einfachen in der ganzen übrigen Stadt. Ein zukünftiges Equitable-Gebäude würde nur auf $^1/_3$ seiner Höhe aufgeführt werden dürfen, weil es an engen Straßen steht; aber ein Turm in seiner Mitte, halb so breit wie der Woolworth-Turm, könnte zu beliebiger Höhe emporwachsen. Das Woolworth-Gebäude dagegen könnte, weil an einem Park liegend, nahezu verdoppelt werden. Der Ladenbezirk an der Fünften Avenue würde aus Gebäuden bestehen, die nicht viel höher wären als das Tiffany-Haus; die Häuser an der 42. Straße dagegen könnten annähernd so hoch aufgeführt werden wie das Hotel Manhattan oder Knickerbocker. Zwölf- und vierzehngeschossige Bauten sind auch weiterhin an den Haupt-„Avenues" statthaft und acht- oder neungeschossige an den Seitenstraßen; höher zu bauen, wäre nur zulässig, wenn die Gebäude hinter die Straßenflucht zurückgesetzt werden. Im größten Teile der Stadt ist jedoch die Zahl der Geschosse auf vier oder fünf beschränkt. Türme können zwar zu beliebiger Höhe emporgeführt werden, dürfen aber höchstens $^1/_4$ der Grundstücksfläche einnehmen. Mansarden und unbedeckte Terrassen, sowie alle Anlagen, die sich auf die Straße öffnen und den Lichteinfall nicht behindern, indem über einer gewissen Höhe die Gebäudeteile zurücktreten, werden zugelassen.

Die bebaute Fläche wird dadurch beschränkt, daß die Freihaltung eines bestimmten Flächenanteils von jedem Grundstück vorgeschrieben ist. Die verlangte Freifläche steigt von Null an den für Handelszwecke ausgenutzten Wasserfronten und entlang den Güter-Eisenbahnen (wo die Grundstücke ganz bebaut werden dürfen) bis zu 70 % in den Landhausbezirken, wo zudem ein beträchtlicher Grenzabstand (Bauwich) wenigstens an einer Seite beobachtet werden muß. In ganz Manhattan und den dicht bebauten Abschnitten anderer Stadtteile müssen zukünftig die Hofräume in Geschäftshäusern, Gasthöfen, Fabriken, kurz in sämtlichen Gebäudearten ebenso groß sein, wie solche während der letzten 14 Jahre in den Mietwohnhäusern vorgeschrieben sind. Überall muß die Freifläche in den oberen Stockwerken mit der Höhe des Gebäudes wachsen, derart, daß diese Vorschrift die wirtschaftlich verwertbare Gebäudehöhe noch wirksamer einschränkt als die unmittelbare Höhenbemessung. Namentlich trifft dies zu für die äußeren Stadtteile. Ein wichtiger Punkt der Verordnung ist die Förderung der Freihaltung von Spiel- und Ruheplätzen, da wesentliche Begünstigungen demjenigen zugestanden sind, der einen angemessenen Erholungsraum in Verbindung mit seinen Baulichkeiten zur Verfügung stellt.

Es wird zweckmäßig sein, hier eine Warnung einzuschalten. Die Übertragung der New Yorker Staffelbauordnung, so wie sie ist, auf andere Städte würde ein Unglück sein. Denn sie ist inbezug auf Bauhöhe und bebaute Fläche reich an unerwünschten Freiheiten, die den Zweck des Gesetzes stark beeinträchtigen, durch die außergewöhnlichen wirtschaftlichen Verhältnisse New Yorks aber notwendig gemacht wurden.

Was die Benutzung der Gebäude betrifft, so sind zwei Arten von Beschränkungen zu unterscheiden, die sich in den Bezeichnungen „Wohnbezirke" und „Geschäftsbezirke"

ausdrücken. In ersteren ist die Errichtung von Geschäfts- und Industriebauten jeder Art untersagt, in letzteren betrifft das Verbot nur Fabriken und gewerbliche Stallungen. In den Wohnbezirken sind fast alle Arten von Gebäuden erlaubt, in denen Menschen leben, auch Kirchen, Schulen, Krankenhäuser und sonstige Anstalten. In den Geschäftsbezirken sind alle Arten von Wohnbenutzung und einige unschädliche Gewerbebetriebe statthaft. Die Bezirke sind Straße nach Straße und Block für Block, je nach den vorhandenen Vorbedingungen und Entwicklungsaussichten, festgelegt worden. Das Ergebnis war, daß ungefähr $^2/_5$ von Manhattan und ungefähr $^2/_3$ der ganzen Stadt dauernd dem ausschließlichen Wohnen vorbehalten sind, während alle großen Hauptstraßenzüge, die Verkehrsstraßen und alle sonstigen Straßen, die für Läden und Ausstellungsräume geeignet sind oder sein könnten, als Geschäftsstraßen ausgeschieden wurden. Viele gegenwärtig in beträchtlicher Weise für Fabrik-, Lager- und Stallzwecke in Anspruch genommene Straßen sind in Zukunft gegen solche Benutzung geschützt, weil sich erhebliche Mißstände herausgestellt hatten. Aus diesem Grunde ist der ganze mittlere Teil von Manhattan oberhalb der 23. Straße als „Geschäftsbezirk" erklärt worden, obschon dort bereits Hunderte von Fabriken, welche mehr als 30000 Arbeitende beschäftigen, vorhanden sind. Die Verordnung berührt indes nicht die bestehenden Fabrikräume, da sie keine rückwirkende Kraft besitzt. Aber die „Saving New York"-Bewegung, in welcher die meisten Kaufleute der Fünften Avenue sich vereinigt haben, um die Gewerbebetriebe aus der Nachbarschaft zu beseitigen, hat schon den Erfolg gehabt, daß die meisten Fabrikanten sich zur Abwanderung entschlossen haben: eine bemerkenswerte und zeitgemäße Rechtfertigung für die wirtschaftliche Notwendigkeit der Verordnung.

Es ist lehrreich zu sehen, wie die vorgeschriebenen undurchbrochenen Wohnbezirke an Ausdehnung beständig zugenommen haben auf Betreiben der Eigentümer selbst, sodaß sie in manchen Fällen nach ihrem eigenen Willen anderthalb bis zwei Kilometer weit gehen müssen, um den nächsten Laden zu erreichen. Die gesetzlichen Beschränkungen greifen nur dann in bestehende oder zukünftige Privatbeschränkungen ein, wenn sie die letzteren übertreffen; in diesem Falle gilt die Vorschrift des Gesetzes.

Der ganze Rest der Stadt, der nicht in die Wohn- oder Geschäftsbezirke eingegliedert wurde, ist frei von Nutzungsbeschränkungen. Dazu gehört alles für Gewerbebetriebe geeignete Gelände entlang der schiffbaren Wasserfronten und der Güterbahnen, sowie aller bereits dem Fabrikbetrieb dienender Grundbesitz. Dazu gehören auch gewisse in der Stadt zerstreute Blöcke, die für gewerbliche Stallungen und Lagerräume bereits benutzt oder zu dieser Benutzung geeignet sind. Für andere Gelände, besonders in der Umgebung von Jamaica-Bay und entlang den Ufern von Staten-Island ist die Benutzung völlig unbestimmt gelassen worden, um die Ausarbeitung der Pläne für die Hafen- und Umschlageinrichtungen New Yorks abzuwarten.

Die Staffelordnung wird durch die städtischen Baubeamten in jedem der fünf Stadtteile gehandhabt werden. Soweit es sich um Zinshäuser handelt, sind die Zinshausinspektoren zuständig. Die dauernde Kontrolle der Gebäude nach ihrer Vollendung wird von den Feuerschutzbeamten ausgeübt. Streitige Fälle können dem neu eingesetzten „Board of Appeals" vorgelegt werden, der für alle die Errichtung oder Benutzung von Gebäuden sich ergebenden Fragen zuständig ist. Dazu kommt, daß die Verordnung eine Anzahl von Vorschriften enthält, welche den Board of Appeals zur Bewilligung von Ausnahmen ermächtigt.

Die Verordnung selbst kann nur von dem „Board of Estimate and Apportionment", der sie erlassen hat, abgeändert werden. Auch kann diese Behörde, nach gehöriger Bekanntmachung der Sache und Anhörung der Beteiligten, jederzeit Verbesserungen eintreten lassen. Aber in jedem Falle, wo $^1/_5$ der von einer Änderung betroffenen Grundbesitzer Widerspruch erheben, kann der Board die beabsichtigte Änderung nur in Kraft setzen durch einstimmigen Beschluß. Nach einer anderen Vorschrift ist der Board zur Beschlußfassung innerhalb dreier Monate verpflichtet, wenn die Hälfte der an einer Straße oder in einem Bezirk beteiligten Eigentümer eine Änderung der Staffelbezirke beantragt. Es wird anerkannt, daß die Verordnung und die Bezirkspläne nicht vollkommen sind, daß sie also von Zeit zu Zeit geändert werden müssen; aber die Vornahme von Abänderungen ist erschwert, da der Wert der Vorschriften davon abhängt, daß die Eigentümer sich darauf verlassen können und im allgemeinen Stetigkeit herrscht.

Der Gedanke der Beschränkung der Gebäudehöhen ist oft in New York angeschnitten worden, aber ohne Erfolg bis zum Jahre 1913, wo Herr Georg McAnneny, damals Präsident des Stadtteiles Manhattan, den Board of Estimate and Apportionment beauftragte, einen Ausschuß zu ernennen zur Prüfung der Frage, ob und wie die Höhe, bebaute Fläche und Einrichtung der Bauten unter Kontrolle zu stellen sei. Ein solcher Ausschuß, bestehend aus 19 leitenden Bürgern mit Eduard M. Bassett als Vorsitzer und Georg B. Ford als Geschäftsführer, wurde im März des genannten Jahres eingesetzt und legte nach neunmonatiger Arbeit einen Bericht vor, in welchem vorgetragen wurde, daß die Aufgabe weit größer sei, als die bloße Beschränkung der Gebäude und Gebäudehöhen in einem geringen Abschnitt des unteren Manhattan. Der Ausschuß empfahl vielmehr zwei grundsätzliche Beschlüsse, die den Board of Estimate and Apportionment ermächtigen sollten, über die Benutzung der Gebäude, über deren Höhe und über die Größe der Hofräume verschiedenartige Vorschriften für die verschiedenen Teilen der ganzen Stadt zu erlassen. Diese Beschlüsse kamen im Mai 1914 zustande, und einen Monat später ernannte der Board of Estimate and Apportionment einen 17gliederigen Vollziehungsausschuß für Baubezirke und Baubeschränkungen mit Eduard M. Bassett als Vorsitzer und Robert H. Whitten als Geschäftsführer.

Dieser Ausschuß erkannte als erste Notwendigkeit, sich genau bekannt zu machen mit den bestehenden Verhältnissen und Bestrebungen inbezug auf das gesamte Grundeigentum, seine Verwertung, die Art und den Grad der Benutzung, alle den Grundbesitz beeinflussenden örtlichen Vorbedingungen, sowie die Verteilung und den Einfluß der öffentlichen Einrichtungen. Ein eingehendes Studium der bestehenden und zukünftigen Schnellverkehranlagen und der Bevölkerungsverteilung in New York wurde im Auftrage des Ausschusses von John P. Fox und Herbert S. Swan angestellt. Frank B. Williams unternahm zwei Reisen nach Europa, insbesondere Deutschland, um dort die Wirkung der Staffelbauordnung kennen zu lernen.

Sodann fand ein eingehendes Studium der Maßnahmen statt, die in anderen amerikanischen Städten auf dem frag-

lichen Gebiete zur Anwendung gekommen sind. Da aber keine dieser Städte es unternommen hatte, den Gegenstand in wirklich umfassender Weise in Angriff zu nehmen, so sah der Ausschuß sich genötigt, seine Aufgabe von Grund auf zu entwickeln. Das erste Jahr diente dazu, den Stoff zu sammeln und in brauchbare Form zu bringen. Inzwischen untersuchte der Ausschuß durch sein Büro sehr zahlreiche Vorschläge inbezug auf die Höhe und Benutzung der Bauten und die Brauchbarkeit verschiedener Arten von Bezirksbildung. Es war ein langer Weg der Versuche, auf welchem alles Ungeeignete ausgeschieden wurde. Der Ausschuß trat zu unzähligen Beratungen zusammen und hielt etwa 60 öffentliche Anhörungen ab. Er bestrebte sich, mit jedermann Fühlung zu gewinnen, der durch seine Erfahrung oder Kenntnis zu einem brauchbaren Ergebnis beitragen konnte. Er nahm beständig teil an den Zusammenkünften örtlicher Gruppen in den verschiedenen Bezirken der fünf Stadtteile und lud alle Kenner der örtlichen Bedingungen zur Besprechung auf sein Amt. Infolgedessen ist das verabschiedete Gesetz nicht das Werk einer kleinen Zahl von Männern, sondern das Ergebnis des vereinigten Denkens von Tausenden aus allen Teilen der großen Stadt. Die Arbeit der beiden Ausschüsse wird gegenwärtig in einem Schlußbericht zusammengestellt, der in einigen Monaten vollendet sein wird. Inzwischen ist die Verordnung mit den zugehörigen Plänen bereits veröffentlicht worden.

Trotz der vorwiegenden Stimmung zugunsten der Pläne, wie sie schließlich festgestellt worden sind, und der fast einmütigen Überzeugung, daß die Staffelung nach Ortsbezirken nötig war, wurde besonders beachtet, daß die Verordnung selbst oder gewisse Planteile inbezug auf ihre Rechtsgültigkeit vor das Verwaltungsgericht gebracht werden könnten. Da die Verordnung von der polizeilichen Gewalt des Staates ohne Schadloshaltung der Eigentümer, die sich benachteiligt fühlen, gehandhabt wird, so erschien es dem Ausschusse höchst wichtig, die Bestimmungen und Bezirksgrenzen so zu fassen, daß ihre Aufrechterhaltung als einer gesetzlichen Ausübung polizeilicher Befugnisse vom Verwaltungsgerichtshof erwartet werden kann. Stets suchte deshalb der Ausschuß Übertreibungen zu vermeiden; er mäßigte vielmehr seine Forderungen in dem Gefühl, daß es besser sei, eine nicht zu beanstandende Satzung zu erlassen, als das Wünschenswerte in weitgehendem Maße anzuordnen auf die Gefahr hin, die ganze Satzung als verfassungswidrig erklärt zu sehen. Neuere Entscheidungen der obersten Gerichtshöfe verschiedener Staaten und namentlich im höchsten Gericht der Vereinigten Staaten haben eine starke Anregung gegeben, die Bebauung des Privatgeländes so zu regeln, wie es nach den Grundlinien der vorliegenden Staffelbauordnung geschehen soll.

Der Ausschuß fragte sich stets: Ist diese besondere Bestimmung oder diese besondere Bezirksgrenze geeignet, die Gesundheit, Sicherheit und öffentliche Wohlfahrt zu fördern? Wer die verschiedenen Gegenden New Yorks durchwandert und das Werk des Ausschusses im einzelnen prüft, wird seine Ziele erkennen; er wird sehen, in welcher Weise den Übelständen, Gefahren und Gesundheitsnachteilen in den Hauptdurchgangsstraßen der Stadt und besonders im Herzen von Manhattan Abhilfe gebracht werden soll; er wird die Absicht erkennen, die ungebührliche Häufung der Menschen unter den Wolkenkratzern zu bekämpfen, die Geschäftsbezirke durch Fernhalten der Fabrikbetriebe zu verbessern, das Familienleben und das öffentliche Wohlbefinden wirksam zu heben, die Wohnbezirke vor dem Eindringen gewerblicher Betriebe und geschäftlicher Unruhe zu schützen und wenigstens ein billiges Maß von Licht und Luft jedem Hause zu sichern.

Andererseits nahm der Ausschuß stets Rücksicht auf die Notwendigkeit, die Bodenwerte zu schonen. Im Ausschusse waren mehrere Vertreter des Bodengewerbes, welche stets darauf bestanden, daß die Baulandwerte nicht aufs Spiel gesetzt, sondern, wo immer möglich, gehoben werden sollten. Sie fanden bald, daß dasjenige, was das Interesse der Allgemeinheit vom Standpunkte der öffentlichen Gesundheit, Sicherheit und Wohlfahrt verlangt, auch vorteilhaft ist vom Standpunkte des Grundbesitzes. So haben die beiden Richtungen — die allgemein menschliche und die geschäftliche — Seite an Seite miteinander gearbeitet und zum gemeinsamen Ziele geführt.

Das ganze Problem steht in enger Beziehung zu den Fragen des Schnellverkehrs und zu allen anderen Fragen des Stadtbauplans. Der Ausschuß hat es sich stets vor Augen gehalten, daß die Staffelung ohne gleichzeitige umfassende Stadtplanung halbe Arbeit ist, daß die Anlage neuer Straßen oder Parks oder die Eröffnung neuer Verkehrslinien oder Bahnhöfe auf die anstoßenden Bezirke verändernd einwirkt. Es wurde deshalb lebhaft bedauert, daß es in diesem Falle nicht tunlich war, beides, sowohl den Stadtbauplan als die Staffelbauordnung, gleichzeitig zu betreiben.

In den verschiedenen Berichten des Ausschusses ist nichts gesagt über die voraussichtliche Wirkung der neuen Satzung auf die Erscheinung der Stadt, und doch wird letztere in den nächsten 25 bis 50 Jahren zweifellos geordneter und schöner werden. Man hat befürchtet, daß die herrliche Umrißlinie des Stadtbildes verloren gehen werde und daß New York seiner krönenden Pracht (crowning glories) werde beraubt werden. Aber davon weit entfernt, bin ich überzeugt, daß die Umrißlinie von New York nach einem Viertel- oder halben Jahrhundert in ihrer Schönheit alle unsere Erwartungen übertreffen wird; denn die Satzung ist reich an Sonderbestimmungen, welche den Aufbau von Türmen, Kuppeln, Mansarden und Dachterrassen zu fördern bezwecken, und zwar von einer Mannigfaltigkeit und Eigenart, die sehr verschieden ist von allem, was unser Land bisher gesehen hat. Mehr unmittelbar wird Ordnung und Einklang in das Bild der einzelnen Straßen, namentlich der Wohnstraßen, gebracht werden. Die Straßen werden nicht mehr so verunstaltet werden wie bisher.

Schließlich wird eine der größten Wirkungen in dem günstigen Einfluß auf das Familienleben und den Bürgersinn bestehen. Denn da die Erhaltung des Charakters der Nachbarschaft gesichert wird, so werden die Familien bestrebt sein, sich ansässig zu machen statt beständig umherzuziehen, wie gegenwärtig. Örtliche Verbindungen werden entstehen, der Nachbargeist wird zunehmen, das soziale und Gemeinschaftsbewußtsein wird sich entwickeln; man wird im ganzen wie in Gruppen mehr und mehr Anteil nehmen an den sozialen und bürgerlichen Angelegenheiten des Stadtbezirks. Das Ergebnis wird, wie immer unter ähnlichen Umständen, sich so gestalten, daß mit dem Interesse der Bewohner an ihrer Umgebung in gleichem Maße die Teilnahme wächst an der Fürsorge für diese Umgebung. So wird Gemeinsinn und Bürgergeist geweckt, und so wird die

neue Satzung das Familienleben und die öffentliche Verwaltung aufs günstigste beeinflussen.

So weit der Aufsatz des Herrn Georg B. Ford, eines der hervorragendsten und angesehensten unter den amerikanischen, mit städtebaulichen Fragen sich beschäftigenden Architekten. Daß der Vater sein Kind liebt und lobt, ist verständlich. Daß er sich über die Entstehung und Wirkung der neuen Staffelbauordnung in so großer Ausführlichkeit verbreitet, liegt an der Neuheit der Maßregel für Amerika. Zwar haben auch sonstige amerikanische Städte, so Baltimore, Boston, Milwaukee, Washington und andere, gewisse Staffelungen eingeführt; aber sie werden von der New Yorker Satzung an durchdachter Anordnung und einschneidender Bedeutung weit übertroffen. In einem Privatbriefe an den Unterzeichneten äußert Herr Ford sich noch dahin, daß schließlich fast gar kein grundsätzlicher Widerspruch sich geltend gemacht habe und daß die meisten Kritiker die Satzung als nicht streng genug bezeichnen.

Zwar gab es noch vor drei Jahren manche Personen, die von den Wolkenkratzern das Heil New Yorks glaubten erwarten zu dürfen und die von der drohenden Freiheitsbeschränkung als von einem unamerikanischen Zwang sprachen. Aber der Stimmungswechsel hat sich rasch vollzogen, und heute spricht man mehr von dem Schutz, den die Staffelbauordnung dem Grundbesitzer gegen nachbarliche Willkür und Schädigung verleiht, als von der eigenen Beschränkung.

Die am 25. Juli 1916 beschlossene und sofort in Kraft getretene Satzung hat in kurzem Auszuge folgenden Inhalt.

Artikel 1 erklärt die in der Verordnung vorkommenden Begriffe.

Artikel 2 stellt dreierlei Benutzungsdistrikte fest: Wohnbezirke, Geschäftsbezirke und unbeschränkte Bezirke. Die in den Geschäftsbezirken untersagten Gewerbebetriebe sind einzeln aufgeführt. Die Berechtigung des Board of Appeals, Ausnahmen zu bewilligen, namentlich in bezug auf die Erweiterung bestehender Gewerbebetriebe, Überschreitung der örtlichen Bezirksgrenzen usw., ist genau umschrieben.

Artikel 3 schafft fünf Höhenbezirke a bis e. Die Gebäudehöhe ist in a das Einfache, b das $1^1/_4$fache, c das $1^1/_2$fache, d das Zweifache und e das $2^1/_2$fache der Straßenbreite. Für jeden Meter, um welchen der Bau oder ein Teil des Baues zurückgesetzt wird, ist eine Höherführung in a um 2 m, in b um $2^1/_2$ m, in c um 3 m, in d um 4 m, in e um 5 m zulässig. (Diese Mehrhöhen ergeben einen steileren Winkel als die vorgenannten Grundverhältnisse, entbehren deshalb der strengen Logik.)

Auch bei geringerer Straßenbreite wird der Höhenbemessung eine Breite von 15 m zugrunde gelegt; ein die Straßenbreite von 30 m überschreitendes Maß kommt nicht in Anrechnung. Für Eckhäuser gilt das Maß der breiteren Straße bis auf 46 m in die engere Straße hinein. Über die Höhengrenze dürfen Dachaufbauten bis zu 60 % der Gebäudefront einnehmen. Ein Gebäudeteil, der nicht mehr als $^1/_4$ der Grundstücksfläche bedeckt, darf beliebig hoch aufgeführt werden, vorausgesetzt, daß sein Rücksprung hinter die Straßenfront plus halbe Straßenbreite mindestens 23 m beträgt.

Das (Turmhäuser-)Hauptgesims darf um $^1/_{20}$ der Straßenbreite, aber nicht mehr als $1^1/_2$ m vor die Baufluchtlinie vorspringen. Über der Höhengrenze ist eine Attika (ohne Fenster) statthaft, deren Höhe stets 1,6 m und äußerstenfalls bis zu 5 % der zulässigen Gebäudehöhe betragen darf. Kirchtürme, Glockentürme, Schornsteine, Gasometer sind der Höhenbeschränkung nicht unterworfen.

Artikel 4 teilt die New Yorker Stadtteile in fünf andere Bezirke A bis E zur Staffelung der Hofgröße.

Im Bezirk A beträgt die kleinste Hofabmessung wenigstens $^1/_{12}$ der Gebäudehöhe.

Im Bezirk B beträgt dieses Verhältnis für einen Hof an der hinteren Grundstücksgrenze (rear yard) mindestens $^1/_6$. Als freie Hoftiefe wird $^1/_{10}$ der Grundstückstiefe, jedoch nicht mehr als 3 m verlangt. Die Breite eines Außen- oder Seitenhofes soll wenigstens $^1/_{12}$ der Höhe und $^1/_8$ der Länge betragen.

Im Bezirk C wachsen die vorstehenden Mindestmaße für den Hinterhof auf $^1/_4$ der Höhe, für Außen- und Seitenhöfe auf $^1/_8$ der Höhe. Es sind aber die Vorschriften des Bezirks B auch hier anwendbar, wenn wenigstens $^1/_{10}$ der Grundstücksfläche hergegeben wird, um in dem Block eine gemeinsame dauernde Freifläche von mindestens 12 m Breite und 465 qm Inhalt zu bilden.

Im Bezirk D betragen die Mindestmaße für den Hinterhof $^1/_3$ der Höhe bei einer Tiefe gleich $^1/_{10}$ der Grundstückstiefe (in Wohnbezirken $^1/_5$ der Grundstückstiefe); für Außen- und Seitenhöfe $^1/_6$ der Höhe bei $^1/_6$ der Länge. Nicht mehr als 60 % der Grundstücksfläche (bei Eckgebäuden 80 %) dürfen bebaut werden. Wenn wenigstens $^1/_{10}$ der Grundstücksfläche wie vorhin zu einer gemeinsamen Erholungsfreifläche hergegeben wird, sind die Vorschriften des Bezirks C anwendbar.

Im Bezirk E gelten für die Hinterhöfe $^5/_{12}$ der Höhe und 15 % (in Wohnbezirken 25 %) der Grundstückstiefe, für Außen- und Seitenhöfe $^5/_{24}$ der Höhe; die bebaute Fläche darf nicht mehr als 50 % (Eckhäuser 70 %) der Grundstücksfläche betragen; in einer Höhe von mehr als 6 m jedoch nur 30 bzw. 40 %. Hinterhöfe werden, mit Ausnahme des Bezirks A, gefordert, sobald die Grundstückstiefe mehr als 19 m beträgt.

Vergleicht man diese Vorschriften mit den verwandten Bestimmungen in deutschen Bauordnungen, so wird man vom gesundheitlichen Standpunkte sich nur in wenigen Punkten befriedigt fühlen und die Kritik derjenigen billigen, die eine strengere Satzung gewünscht hätten. Für New York indes bedeutet die Satzung einen überaus großen Fortschritt. Dennoch wird man sich dem Wunsche Fords, daß nicht andere amerikanische Städte die New Yorker Bestimmungen einfach abschreiben möchten, voll anschließen. Aus dem — in ähnlicher Art auch in Deutschland beobachteten — Verfahren kleinerer Orte, die Bauordnungen der größeren Städte auf sich zu übertragen, ist in Amerika (wie in Deutschland) viel Unheil erwachsen.

Betrachtet man inbezug auf die zukünftig statthaften Gebäudehöhen die Pläne der fünf Stadtteile Manhattan, The Bronx, Brooklyn, Queens (mit Long Island) und Richmond (auf Staten Island), so findet man, daß im allgemeinen in Manhattan unterhalb der 59. Straße die Gebäude an den nördlichen und südlichen „Avenues" sich auf 16 bis 18 Stockwerke an den Straßenlinien erheben dürfen und auf einige Stockwerke mehr, wenn sie zurückgesetzt werden. (Die obigen Angaben Ford's über die Zahl der erlaubten Geschosse bleiben etwas hinter der Grenzziffer zurück.) An

den Seitenstraßen beträgt die Höchstzahl der in Zukunft gestatteten Stockwerke 10 oder 11, mit geringer Vermehrung beim Zurücktreten. Die eigentlichen Wolkenkratzer werden also auf die Haupt-Avenues beschränkt sein. Im größten Teile Manhattans wird die äußerst zulässige Gebäudehöhe 46 m (d. h. 12—14 Stockwerke) an den Hauptstraßen, 27 m (oder 8—9 Stock) an den Seitenstraßen betragen. Auf der Fünften Avenue, oberhalb der 32. Straße ist die Höhe auf 38 m bemessen. Ähnliche Höhen finden wir zugelassen in den dichteren Bestandteilen von The Bronx und Long Island, sowie in einem kleinen Abschnitte von Staten Island. In $^2/_3$ des gesamten Stadtbezirks aber gilt die Straßenbreite als Regel für die Größthöhe der Häuser; an den sehr häufig vorkommenden 18,3 m breiten Straßen ergeben sich hiernach höchstens 5 Stockwerke.

Von unseren, den Stadtteil The Bronx darstellenden Abbildungen zeigt No. 1 die Benutzungsdistrikte, nämlich Wohn-, Geschäfts-, unbeschränkte und solche Bezirke, über die noch keine Bestimmung getroffen ist; No. 2 die Höhenbezirke, in welchen die Größthöhen die einfache Straßenbreite bis höchstens 30 m, die $1^1/_4$fache Breite bei höchstens 38 m, die $1^1/_2$fache bis höchstens 46 m und die zweifache Breite bis höchstens 61 m betragen; No. 3 die Hofbezirke A bis D.

J. Stübben.

BETRACHTUNGEN ÜBER DEN WIEDERAUFBAU OSTPREUSSENS.

Von KARL BOGLER, Architekt, Gumbinnen.

Am Ende des Jahres 1916 scheint es gerechtfertigt, einen Blick auf die Entwicklung des Wiederaufbaues in Ostpreußen zu werfen. Begonnen wurde er unter ganz neuen Verhältnissen für Architekt, Bauherrn und Regierung, da der einheitliche Aufbau einer verwüsteten Provinz mit staatlichen Mitteln und unter zwangsweiser Bauberatung bisher ohne Beispiel war. Durch die Einführung der Bauberatung wollte man einerseits auf die Erfüllung künstlerischer und städtebaulicher Forderungen hinwirken, andererseits dafür Sorge tragen, daß die vom Staat bewilligten Mittel der Provinz auch tatsächlich durch Erzielung guter Bauausführungen zugute kämen. Die grundsätzliche Regelung des Wiederaufbaues war somit in Bahnen gelenkt, die eine Erfüllung der Forderungen neuzeitlicher Wohnkultur zum Segen der Provinz Ostpreußen versprachen. Annähernd zwei Jahre ist nun die Bautätigkeit in Ostpreußen im Gange, so daß sich eine Betrachtung ihrer bisherigen Entwicklung verlohnt, um ein Urteil darüber zu gewinnen, ob die an die Regelung des Wiederaufbaues geknüpften Erwartungen in Erfüllung gehen werden.

Um den Maßstab zu finden, der hierbei anzulegen ist, muß man sich vergegenwärtigen, in welch kurzer Zeit die wiederaufbauende Tätigkeit nach der endgültigen Befreiung Ostpreußens einsetzte, so daß die grundsätzlichen Fragen über die Regelung des Wiederaufbaues überraschend schnell entschieden werden mußten. Man dachte zunächst wohl hauptsächlich an den Ersatz der zerstörten, für die Wiederaufnahme der landwirtschaftlichen Betriebe notwendigen Gebäude, in dem Glauben, die hierbei zu machenden Erfahrungen für den langsamer folgenden Wiederaufbau der Städte nützen zu können. Ein klarer Plan, der den Wiederaufbau hauptsächlich auf neue wirtschaftliche Grundlagen und Möglichkeiten stellte, hat aber von vornherein gefehlt. In der kurzen Zeit, in der die Regierungsstellen die Vorarbeiten zum Abschluß brachten, hätte ein solcher Plan auch schwerlich ausreifen können. Außerdem hatte man die Bauberatung hauptsächlich eingeführt, um den Mangel an tüchtigen Architekten beim Wiederaufbau auszugleichen, weniger in Voraussicht der Arbeitsleistung, die durch die Schadenfeststellung behufs der vom Staat zu gewährenden Geldmittel auf die Bauberatungsämter entfallen mußte. Die Handhabung der Bauberatung wurde deshalb kein von einem Mittelpunkt einheitlich geplantes und geleitetes Werk, und die Bedeutung der Hauptbauberatung sank zu einer höheren Verwaltungsstelle zurück, wodurch ihr die Möglichkeit zur Entwicklung schöpferischer Kraft entzogen war. Der Wiederaufbau Ostpreußens, soweit er sich heute darstellt, bietet deshalb kein einheitliches Bild; er hat sich überall verschieden entwickelt als Folge der mehr oder weniger weitgehenden Betätigung des jeweiligen Bezirksarchitekten.

Der Bezirksarchitekt sollte darüber wachen, daß die zum Wiederaufbau kommenden Entwürfe künstlerischen Mindestforderungen entsprechen, und als Handhabe für die Erfüllung seiner Forderungen war die Regelung der Entschädigungsansprüche von seinem Gutachten abhängig gemacht. Dadurch fiel ein Teil der zu leistenden Verwaltungsarbeit auf ihn, und in der Folge war der Bezirksarchitekt mit dieser Arbeit derart überlastet, daß er sich in seiner künstlerischen Tätigkeit beeinträchtigt fühlte. Der durch ihn bearbeitete Stoff hätte aber die Grundlage zur Würdigung städtebaulicher und wirtschaftlicher Aufgaben abgeben und die Hauptbauberatung in die Lage versetzen sollen, bei den maßgebenden Stellen dahin zu wirken, daß der Wiederaufbau Ostpreußens praktisch und in großem Maßstabe Hand in Hand ginge mit der Neubelebung der Wirtschafts- und Siedlungsverhältnisse der Provinz. Erst dadurch hätte der Wiederaufbau zum Ausdruck neuer wirksam werdender Wirtschaftskräfte werden können. Die Hauptbauberatungsstelle war jedoch zur Verwirklichung solcher Gedanken nicht entsprechend ausgestaltet, und der Tätigkeitsdrang der Bezirksarchitekten, dem keine Schranken gezogen sind, bewirkte somit, daß der Beginn des Wiederaufbaues, gedrängt durch die am Aufbau beteiligten Privatarchitekten, Unternehmer und Bauherren, in wirtschaftlicher Hinsicht ein ziemlich planloses Darauflosbauen wurde.

Dies hat sich besonders in Gumbinnen gezeigt, einer der ersten Städte, die mit dem Wiederaufbau einsetzten. Architekt und Bauherr gingen darauf aus, Grund und Boden in größerem Maße als bisher auszunutzen; ihre Entwürfe stellen deshalb in vielen Fällen bedeutende Überschreitungen des wirtschaftlichen Umfanges der zerstörten Grundstücke dar. Es ist vorgekommen, daß die Baukosten-

summe des Neubaues die zu erwartende staatliche Entschädigung um das Fünffache und mehr überstieg. Da der Bauherr hierfür selbst aufzukommen hatte, sollte diese Kostenüberschreitung durch Hypotheken gedeckt werden; doch haben die Banken bei derartigen Ausführungen eine Beleihung nur gewährt oder in Aussicht gestellt, nachdem die Stadt für die Hypothekenforderung Sicherheit leistete. Dabei sind die städtebaulichen Bedürfnisse der Stadt ungenügend berücksichtigt worden; denn es herrscht in Gumbinnen eine Not an Kleinwohnungen, so daß der Magistrat einen öffentlichen Aufruf zur Schaffung solcher erlassen und dafür auch städtische Beihilfe in Aussicht gestellt hat. Die wiederaufgebauten Grundstücke sind jedoch zu großstädtischen Miethäusern mit großen Wohnungen und hohen Mietpreisen ausgebaut und der Komfort bis zur Grenze der Ertragsmöglichkeit gesteigert worden. Die Fehler, die man hier begangen hat, machten sich sehr bald fühlbar, und da auch anderweit Architekten und Bauherren über den früheren wirtschaftlichen Umfang hinaus Neubauten planten, machte die Hauptbauberatung die Genehmigung der Entwürfe von der vorherigen Feststellung der Vorentschädigungsansprüche und dem Nachweis der Kostendeckung abhängig. Die Vorentschädigung erstreckt sich natürlich nur auf den wirtschaftlichen Umfang der alten Gebäude und setzt sich zusammen aus dem durch die Feuersozietät geschätzten Schaden und einem Teuerungszuschlag. Nun sind einerseits die für Errechnung dieses Zuschlags maßgebenden Einheitspreise heute nicht mehr zutreffend, und andererseits ist der tatsächlich entstandene Schaden nach dem Zeitwert 1914 geschätzt, so daß die zu gewährende Vorentschädigung die Neubaukostensumme im alten wirtschaftlichen Umfange nicht erreicht. Der Restbetrag kann ganz oder teilweise als staatliches Darlehn gegeben werden. Durch diese Verhältnisse wird die Weisung des Staatsministeriums verständlich, daß sich die Anordnungen der staatlichen Bauberatung, deren Kosten auf Staatsmittel übernommen werden sollen, nur auf die Durchführung baupolizeilicher und bauortsstatutarischer Vorschriften und ferner nur auf Anforderungen beziehen dürfen, welche aus Gründen der Gesundheitspflege oder Sittlichkeit gestellt werden müssen; denn es können auf dem Anordnungswege keine künstlerischen Forderungen, die Mehrkosten verursachen würden, gestellt werden, ohne daß hierfür auch entsprechende Mittel zur Verfügung stehen. Die Bestimmungen, die den Schutz des Ortsbildes betreffen und für die Städte in den Bezirksbauordnungen enthalten sind, können kaum als genügend angesehen werden, um auf dieser Grundlage eine ersprießliche Wirkung der Zwangsbauberatung zu erwarten. Für die ländliche Bauweise fehlen solche Vorschriften überhaupt, und ist die in dieser Hinsicht den Bezirksarchitekten z. B. früher gegebene Ermächtigung, bei kleineren Scheunen (bis 150 qm Grundfläche) die Ausführung einer harten Bedachung, insbesondere eines Pfannendaches, anzuordnen, zurückgezogen werden.

Von dem, was man sich daher beim Wiederaufbau für die Förderung der Wohn- und Siedlungsverhältnisse in Ostpreußen versprach, ist bis jetzt also nicht allzuviel in Erfüllung gegangen. Eine Verbesserung der Wohnverhältnisse müßte sich namentlich in einer Verbesserung der Grundrißanordnungen äußern, doch zeigen gerade diese große Rückständigkeit. Man hat sich von seiten der Bauberatung vielleicht notgedrungen als Folge der Einschränkung ihrer Befugnisse und der Überlastung mit reiner Verwaltungstätigkeit damit zufrieden geben müssen, ein einigermaßen annehmbares äußeres Bild zu schaffen.*)

Diese Entwicklung des Wiederaufbaues wird selbst von der höchsten Regierungsstelle der Provinz als unbefriedigend erkannt; darum wäre die Zeit günstig, an sie mit der Forderung der Neugestaltung der Hauptbauberatung heranzutreten. Eine solche Forderung müßte jedoch von einem großen Verband, dessen mahnende Stimme nicht ungehört bliebe, vertreten werden, und wäre hierfür ein Verband der Architektenvereine in erster Linie berufen, da die Architektenschaft das, was in Ostpreußen geschaffen wird, mitverantworten muß. Die Architektenschaft sollte insbesondere darauf hinwirken, daß der als Mitglied der Hauptbauberatung berufene Architekt oder Städtebauer an deren Spitze gestellt wird, um alle verantwortlichen Maßnahmen aus eigener Machtbefugnis treffen und seinen Einfluß als Organisator geltend machen zu können. Für den Kampf um dieses Ziel muß die Forderung, daß dem Architekten und Künstler die Stelle eingeräumt wird, die ihm im öffentlichen Leben zukommt, mit werbender Kraft in die Öffentlichkeit getragen werden. An tüchtigen Kräften fehlt es nicht, aber in Ostpreußen sind sie nur vereinzelt am Werk, und ihrem Schaffen fehlt hier die vereinigende Kraft des gemeinsamen Zieles.

*) Nach uns anderweit zugekommenen Mitteilungen trifft dies wohl für das angeführte Beispiel, nicht aber so allgemein zu, wie es nach den Äußerungen des Verfassers scheinen möchte. Immerhin genügt es, um die nachfolgenden Vorschläge zu rechtfertigen. D. S.

CHRONIK.

KÖLNER EHRENFRIEDHÖFE. Die Arbeiten für den neuen Zentralfriedhof waren beim Kriegsbeginn noch nicht so weit gediehen, daß man dort ein einheitliches Gräberfeld für die in der Stadt verstorbenen Mitkämpfer hätte anlegen können; man mußte auf sämtlichen noch in Benutzung stehenden Friedhöfen für diesen Zweck besondere Stellen herrichten. So besitzt die Stadt jetzt über ein halbes Dutzend Ehrenfriedhöfe, für die in Gestalt von künstlerischen Denkmälern ein würdiger bleibender Schmuck zu schaffen ist. Um eine Anzahl von geeigneten Entwürfen zu erlangen, wurde ein Wettbewerb unter den Kölner Bildhauern und Architekten ausgeschrieben. Von den 100 eingegangenen Entwürfen und Modellen wurden 2 zu je 1000 Mk. angekauft, 3 zu je 600 Mk. und eine Anzahl zu geringeren Preisen; 3 von den 5 höchstgeschätzten Entwürfen stammen von dem Architekten Franz Brantzky. In einem seiner Pläne verwendet er eine Abschlußmauer, vor der auf Stufen ein Sarkophag steht, eine Arbeit, die durch eine glückliche Betonung der horizontalen Linien sehr würdig wirkt. Ein anderer Entwurf Brantzkys zeigt eine Ehrenpforte nach Art eines alten wuchtigen Festungstores, gekrönt durch die Gestalt eines betenden Reiters zu Pferde. Auch der zu 1000 Mk. angekaufte Entwurf von Lindelauf und Gérard stellt sich als eine Ehrenpforte dar, in edlen klassischen Formen gehalten, doch etwas zu sehr mit bildnerischem Schmuck überladen. Schlicht und monumental wirkt eine Abschlußwand von A. Radermacher, die zwischen zwei mächtigen Gedenktafeln ein bildstockartiges Mittelstück enthält, das eine Reiterfigur trägt. Die große Mehrzahl der übrigen Arbeiten lehnt sich an die gebräuchlichen Formen der Grabmäler an, nur daß im Beiwerk an Stelle der christlichen Symbole allerlei kriegerische Kennzeichen verwendet sind.

DER WETTBEWERB UM DIE AUSGESTALTUNG DES ELIASFRIEDHOFES in Dresden brachte an 60 Entwürfe ein. Der erste Preis wurde nicht erteilt, der zweite und der dritte Preis wurden unter die Architekten Bärbig, Fischer und Meyer aufgeteilt; drei weitere Entwürfe wurden angekauft. Kennzeichnend für den Wettbewerb ist, daß nur solche Pläne preisgekrönt wurden, die die möglichste Erhaltung des alten Friedhofes berücksichtigen. An dem Urteil des Preisgerichts wird nun ausgesetzt, daß es den Standpunkt eingenommen hat, wonach der Friedhof unter allen Umständen in seiner gegenwärtigen Form geschont werden soll, während das Preisausschreiben nicht unbedingt auf dessen Erhaltung ausging. Dieses gab vielmehr die Möglichkeit, auf dem Gelände eine Gedächtnishalle für die gefallenen Dresdener zu errichten. In der Tat lockte die meisten Bewerber mehr die Gedächtnishalle als die „Ausgestaltung" des Friedhofes. Sie haben mehrere Dutzend Vorschläge eingereicht, Türme, Tempel, Tore geplant, für die der Friedhof nur den Rahmen darstellt. Nicht mit Unrecht hängen aber die Dresdener an dem Eliasfriedhof; er ist eine alte Begräbnisstätte, die völlig verwildert daliegt, eine Idylle, wie sie in Großstädten nur noch selten sich findet, mit üppig wucherndem Flieder im Frühling, mit schönen Bäumen und Sträuchern, verwachsenen Wegen, zerfallenden Grabsteinen und wertvollen Gittern. Weniger wegen der berühmten Leute, der angeblichen Gustel von Blasewitz, der Bürgermeistergröße Dr. Güntz und anderer, die hier begraben sind, ist sie ihnen teuer, sondern eben wegen ihres poetischen Reizes. Für Monumentalbauten ist der Platz völlig ungeeignet, und es war gewiß ein Fehler, in dem Preisausschreiben nur die Möglichkeit, hier einen solchen Bau zu errichten, überhaupt ins Auge zu fassen. Die Preisrichter, die keinen Einfluß auf die Verfassung des Ausschreibens hatten — Prof. Poelzig war noch nicht Dresdener Stadtbaurat — mußten dies nachträglich erkennen und haben entsprechend ihr Urteil gefällt. Allerdings geschah dies dadurch, daß diese Lösungen auch im städtebaulichen Sinne am befriedigendsten waren. Die anderen Entwürfe verraten auffallend wenig Anpassungsfähigkeit an die Umgebung des Friedhofes, mögen sie an sich noch so tüchtig sein.

AUSGESTALTUNG DER STÄDTISCHEN FRIEDHÖFE. Für die Friedhöfe der Stadt Neukölln sind von der Stadtverwaltung verschiedene Neueinrichtungen vorgesehen, die von den Besuchern angenehm empfunden werden dürften. Der Magistrat hat die Errichtung einer neuen großen Redehalle auf dem Städtischen Friedhof an der Rudower Straße sowie eine gleichzeitige Vergrößerung der Halle des Gemeindefriedhofes am Mariendorfer Weg in Aussicht genommen. Am Haupteingange der beiden Kirchhöfe ist ferner die Errichtung von großen, reich ausgestatteten Blumenhallen vorgesehen, deren Kosten auf je 5000 Mk. veranschlagt sind. Der alte Friedhof an der Rudower Straße, der inzwischen gärtnerisch völlig neu ausgestaltet ist und als Sehenswürdigkeit den Neuköllner Urnenhain aufzuweisen hat, soll mit Rücksicht auf die in jener Gegend fortschreitende Bautätigkeit durch eine massive Mauer mit monumentalem Portal eingesäumt werden. Auf dem Städtischem Ehrenfriedhof, der schon jetzt über 60 Heldengräber Neuköllner Krieger aufzuweisen hat, ist zur Erinnerung an die große Zeit und zur Erzielung einer wirkungsvollen Ausschmückung die Aufstellung mehrerer Geschütze geplant. Zur gärtnerischen Ausschmückung der gesamten Friedhofsanlagen und zur Befriedigung der verwöhntesten Ansprüche hinsichtlich der Grabpflege hat die Stadt auf ihren Friedhöfen eigene Gärtnereien nebst Gewächshäusern sowie Baumschulen angelegt.

BERLINER DACHGÄRTEN. Eine Verfügung des Polizeipräsidenten. „Um die Anlage von Dachgärten tunlichst zu erleichtern, ersuche ich, etwaige Ausnahmegesuche für folgende Aufbauten oberhalb der zulässigen Höhe: 1. Abschlußgitter sowie einzeln stehende Pfosten und Säulen für den Gartenschmuck; 2. Lauben, Hallen, Zeltdächer und dergleichen, wenn sie mindestens von einer Langseite offen sind, unterhalb der zugelassenen Dachlinie liegen und nur ein leichtes Dach ohne Zwischendecke haben; 3. Treppenhäuser, die unterhalb der zugelassenen Dachlinie bleiben, zu befürworten und die Herstellung von Dachgärten bei den Verhandlungen mit den Unternehmern tunlichst zu fördern und anzuregen."

Voraussetzung ist dabei: daß eine Treppe bis zum Dachgarten hochgeführt wird, und daß die Räume im Dachgeschoß, das über dem höchsten zulässigen Wohngeschäft liegt — unbeschadet der Vorschriften über die Zulassung einer Waschküche und der Polizeiverordnung über die Zulassung von Arbeitsräumen für Kunstmaler im Dachgeschoß — so hergestellt werden, daß sie nach Ausbau und Ausgestaltung die Benutzung zum dauernden Aufenthalt von Menschen ausschließen.

DIE STADTGEMEINDE ESSEN (RUHR) hat zum Wohle der Bewohner des Stadtteils Frohnhausen auf dem Gelände des ehemaligen Pollerberghofes eine Platzanlage geschaffen. Die Kosten dieser Anlage stellen sich auf rund 152000 Mk. Gemeindesteuerausschuß und Finanzdeputation schlagen vor, zu den Kosten der Platzanlage von den angrenzenden Grundeigentümern, denen durch diese Veranstaltung besondere wirtschaftliche Vorteile erwachsen sind, nach der Frontlänge ihrer Grundstücke zu berechnende Beiträge auf Grund des § 9 K. A. G. zu erheben. Für 1 m der bereits bebauten Grundstücke sollen nach Durchführung des Verfahrens 75 Mk. und der noch unbebauten Grundstücke 100 Mk. vor Erteilung der Bauerlaubnis mit den Straßenkosten erhoben werden. An Beiträgen werden dann rund 37500 Mk. = 25% der Kosten wieder eingehen.

BAUFREIHEIT NACH DEM KRIEGE. Stadtbauinspektor Ehlgötz in Mannheim bringt in Nr. 15 (1916) des „Technischen Gemeindeblattes" einen Beitrag, in welchem er auf die Schaffung von Baufreijahren als eines der Mittel hinweist, dem Kleinwohnungsbau die Wege zu ebnen.

Nachdem Verfasser auf die Vor- und Nachteile einer starken Besteuerung des Grundbesitzes hingewiesen hat, führt er weiter aus, daß die Baufreijahre, d. h. die Steuerfreiheit für einen bestimmten Zeitraum, nur von Nutzen sind bei Eigenheimen, bei Miethäusern aber nutzlos. Unter Festlegung des Begriffes „Kleinwohnungen" je nach den örtlichen Verhältnissen, hat sich die Vergünstigung der Baufreijahre namentlich auf Steuerbegünstigungen, wie Umsatzsteuer, Grundsteuer, Wertzuwachssteuer, zu erstrecken, wozu bereits Ansätze in den heutigen Steuersätzen vorhanden sind. Die Vergünstigungen müssen sich weiter auch auf die Beiträge zu Straßen- und Kanalbaukosten, sowie zu deren Unterhaltung und ebenso auf die Wasserleitung, Grubenreinigung usw. erstrecken.

Die Vergünstigungen dürfen aber nicht nur den Häusern zuteil werden, die im Eigentum von Arbeitern und ähnlichen Personen sich befinden, oder die Baugenossenschaften und Bauvereinen angehören; vielmehr sind in derselben Weise alle diejenigen Häuser zu bevorzugen, die lediglich an kleine Mieter vergeben werden. Nur so kann die gewerbsmäßige Herstellung und Vermietung von billigen Kleinwohnungen so gefördert werden, daß es der voraussichtlich starken Nachfrage entspricht.

DAS HILFSDIENSTGESETZ UND DER ARCHITEKTENBERUF. Wohl kein anderer Beruf geht infolge der Genehmigung des Hilfsdienstgesetzes einer unsichereren Zukunft entgegen (wenigstens während der Kriegsdauer) wie der Architektenberuf, zumal die private Bautätigkeit bald ganz eingestellt oder wegen Mangel an Arbeitskräften von selbst eingehen wird.

Auf den ersten Augenblick erscheint der Beruf des Architekten als ein solcher, der für die Zwecke der Volksversorgung (denn nur dieser Punkt des Gesetzes kann hier inbetracht kommen) keine Bedeutung hat. Die Stillegung bzw. Auflösung der verschiedenen Bureaus wäre also bei der Durchführung des Hilfsdienstgesetzes mit Bestimmtheit zu erwarten. Bei besserer Überlegung kommt man aber sehr rasch zu einem ganz anderen Ergebnis, und zwar von so weittragender Bedeutung, daß die Aufmerksamkeit nicht nur der Behörden, sondern aller, die sich mit Baugedanken beschäftigen, hierauf gelenkt werden muß.

Die Ausführung dieses oder jenes Baues wird jetzt bis nach dem Krieg verschoben; es handelt sich hierbei nicht nur um Wohnhäuser, sondern im Gegenteil um viele öffentliche Gebäude: Kirchen, Schulen, Schlösser usw. Es kann also sein, daß unmittelbar nach dem Kriege eine größere Bautätigkeit einsetzen wird. Hierauf müssen wir aber vorbereitet sein, nicht in erster Linie wegen dieser Bauten selbst, sondern unseren heimkehrenden Kriegern sind wir es schuldig, daß wir für eine solche Zeit gut gerüstet sind, um uns nicht berechtigte Vorwürfe machen lassen zu müssen. Diese Vorbereitungen richtig und in genügender Weise zu treffen, dazu ist nur der Architekt imstande. Er hat also jetzt schon ein Stück Volksversorgung zu übernehmen, wie es von größerer Wichtigkeit

gar nicht gedacht werden kann; denn gerade nach dem Kriege ist das Baugewerbe dazu berufen, im Lande selbst Arbeit zu schaffen, die stillstehenden Fabriken zu beleben, mit einem Wort Handel und Wandel der Friedenszeit wieder in richtige Bahnen zu bringen.

Das ist besonders in der Übergangszeit vom Krieg zum Frieden von größter Bedeutung; Millionen von Kriegern kehren zurück, darunter Hunderttausende von Handwerkern, die mit dem Baugewerbe mittelbar oder unmittelbar in Verbindung stehen; es muß dafür gesorgt werden, daß diese Leute ohne Stockungen, die mit Verlust an Arbeitslöhnen verknüpft sind, ihre Friedensarbeit wieder beginnen können. Sie dürfen nicht warten müssen, bis die betreffenden Pläne fertiggestellt und genehmigt werden; diese müssen vielmehr, bis in alle Einzelheiten durchgearbeitet, fertig daliegen, dazu wenigstens auch die Kostenanschlagsgerippe; die Genehmigungen, die ohnedies immer lange Zeit beanspruchen, bei einigem Andrang sich aber oft endlos hinausschleppen, müssen jetzt schon eingeholt werden. Nur dadurch ist es zu vermeiden, daß für viele Tausende eine erwerbslose Zeit nach dem Kriege eintreten würde.

Es müßten demnach Architekten, die mit solchen Arbeiten beschäftigt sind, mit Einberufung zum Hilfsdienst verschont werden; darüber hinaus müßte aber sogar von oben herab eine kräftig einsetzende Organisation in die Wege geleitet werden, die, über das ganze Land verbreitet, dafür Sorge trägt, daß für die in Aussicht genommenen Bauten die Mittel bereitgestellt werden und jeder Bauherr (sei er privat, staatlich oder städtisch) dafür Sorge trägt, daß seine Pläne zum sofortigen Beginn der Arbeiten zur Verfügung stehen.

GEWÄHRUNG STAATLICHER BAUDARLEHEN AN BAUGENOSSENSCHAFTEN. Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers besagt folgendes: Nach den Bedingungen für Gewährung von staatlichen Baudarlehen an Baugenossenschaften aus Mitteln der Wohnungsfürsorge-Kreditgeselze war bisher lediglich die Beleihung von Wohnhäusern angängig, die dauernd im Eigentum der Baugenossenschaft verbleiben und nur durch Vermietung genutzt werden. Dieser Standpunkt ist neuerdings verlassen worden; es stehen der Gewährung von Staatsdarlehen auf Grundstücke von Baugenossenschaften zur Errichtung von Kleinwohnungshäusern (Ein- und Zweifamilienhäusern), die in das Eigentum einzelner Genossenschaftsmitglieder übergehen, Bedenken nicht mehr entgegen. Um die dauernde Sicherstellung des Wesens solcher sogenannten Erwerbshäuser und die Verhinderung ihrer unberechtigten spekulativen Ausnutzung zu gewährleisten, sind besondere Bedingungen, unter denen ein Hausgrundstück zu Eigentum erworben werden kann, zwischen dem Reichsamt des Innern, den beteiligten preußischen Ministern, den Landesversicherungsanstalten Rheinprovinz, Westfalen, Hannover, Hessen-Nassau und Schleswig-Holstein, dem Allgemeinen Verbande der auf Selbsthilfe beruhenden deutschen Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften und dem Verbande der auf der Grundlage des gemeinschaftlichen Eigentums stehenden deutschen Baugenossenschaften vereinbart worden. Die Königlichen Eisenbahn-Direktionen werden von dem Herrn Minister beauftragt, je zwei Abdrucke der Bedingungen, die mit dem Erlasse überwiesen werden, den ihrerseits durch Staatsdarlehen geförderten Baugenossenschaften zu übersenden. Beim Abschluß von Darlehnsanträgen über die Herstellung von sogenannten Erwerbshäusern sind diese Bedingungen zugrunde zu legen.

DIE VORSTANDSSTELLE DES STADTBAUAMTES MÜNCHEN. Mit dem Ableben des Oberbaurates Schwiening ergibt sich die Frage der Neubesetzung der Vorstandsstelle des Stadtbauamtes München, deren Lösung einschneidende Bedeutung für die günstige Weiterentwicklung der bayerischen Hauptstadt auf technischem und künstlerischem Gebiete gewinnen wird. Oberbaurat Schwiening war ein mit organisatorischem Geschick begabter Verwaltungsbeamter, nicht minder aber ein hervorragender Techniker und feinfühlender Künstler. Es ist unerläßlich, daß diese Eigenschaften auch seinem Nachfolger zu eigen sind. Nun hört man allenthalben, es bereite große Schwierigkeiten, eine geeignete technische Kraft für die Leitung des Münchener Stadtbauamtes zu gewinnen, und man trage sich mit der Absicht, diese Stelle mit einer juristisch vorgebildeten Persönlichkeit aus dem Beamtenkörper des Magistrats zu besetzen. Unseres Erachtens würde die Stelle zweckmäßig mit einem Städtebaukünstler zu besetzen sein, der mit den wirtschaftlichen, gesundheitlichen und sozialen Grundlagen des modernen Städtebaues vertraut ist. Ein solcher Mann wäre unschwer zu finden, wenn ihm die volle Mitgliedschaft im Magistratskollegium zugestanden wird.

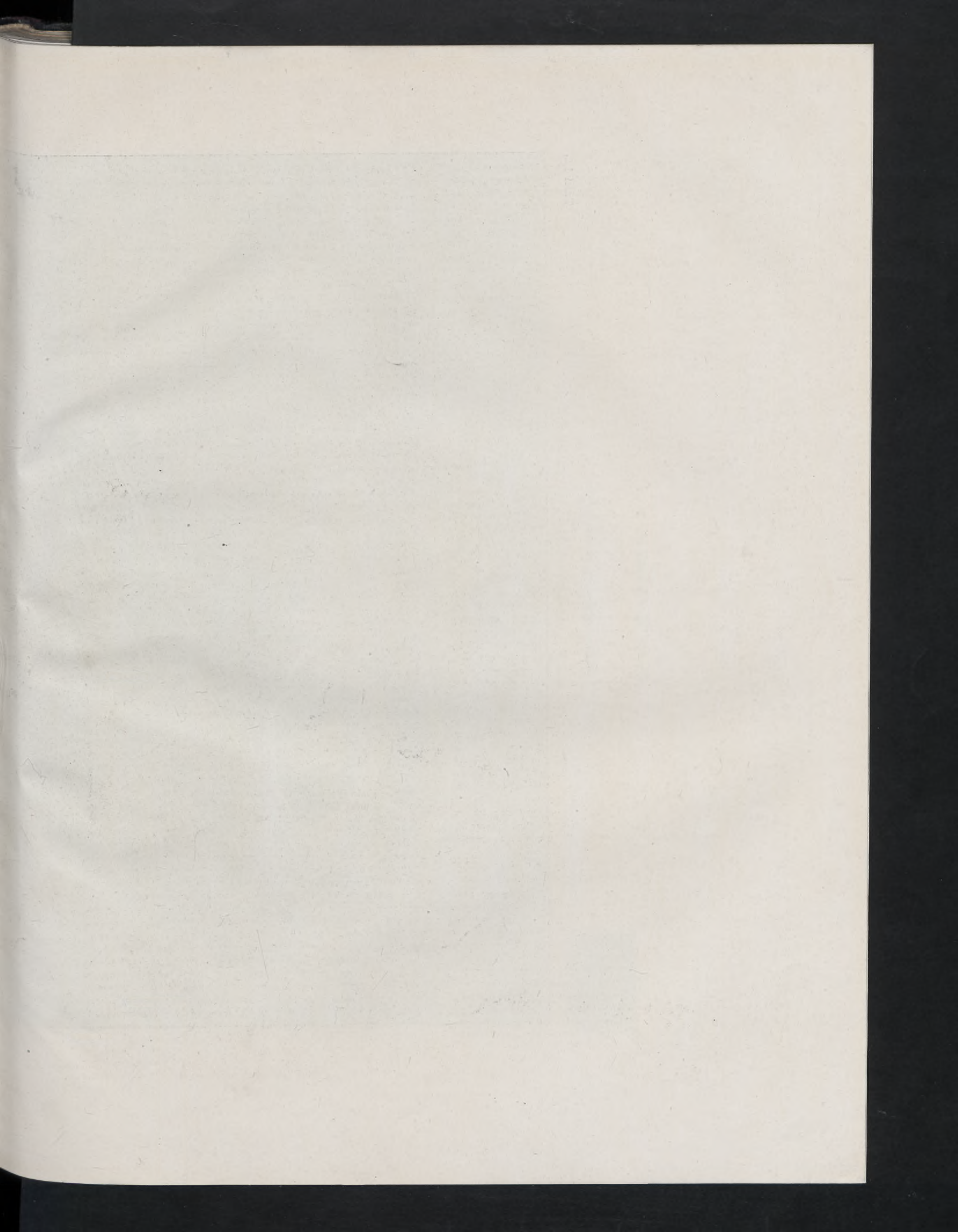
DIE ERNEUERUNG DES STADTTEILS „KÖNIGSTADT“ IN BERLIN. Der große Abbruch der Häuser Neue Königstraße 28—30 und Keibelstraße 33—34 ist beendet; zwischen diesen beiden Straßen ist eine freie Fläche entstanden, auf der moderne Neubauten errichtet werden sollen. Sie werden in der belebten und verkehrsreichen Gegend sämtlich Geschäftszwecken dienen und durch Höfe, die von Fußgängern benutzt werden dürfen, eine sehr erwünschte Verbindung der Neuen Königstraße mit der Keibelstraße herstellen. Für die Durchlegung der Jostystraße nach der Neuen Königstraße sind die erforderlichen Abbrüche bereits vollendet; die neue Straße wird aber erst später bebaut und für den Verkehr freigegeben werden. Auch der geplante Abbruch des alten Ordonnanzhauses (Neue Königstraße 21) ist bis zum Eintritt friedlicher Zeiten aufgeschoben worden. Auf dem Grundstück soll sich eine Volksbadeanstalt erheben.

WIEDERAUFBAU-AUSSTELLUNG FÜR POLEN. In Warschau fand eine Wiederaufbau-Ausstellung für die Neuerrichtung Polens statt, die von polnischen Architekten der Bau- und Holzgeschäfte sehr gut beschickt war. Die daran anschließende Ausstellung „Der Wiederaufbau des polnischen Dorfes“ enthielt zahlreiche Entwürfe zu Wohn- und Wirtschaftsgebäuden für die verschiedensten polnischen Landesteile in Anpassung der landesüblichen Architektur. Sehr zahlreich waren auch die ausgestellten Entwürfe für Kirchen- und Schulbauten. Man sah glückliche Entwürfe, die die althergebrachten Bauformen mit den Anforderungen einer modernen Bauweise glücklich zu vereinigen wußten. Das Ergebnis dieser Ausstellung war besonders für deutsche Architekten und Gewerbetreibende, die demnächst in umfangreicherem Maße als bisher zum Wiederaufbau Polens herangezogen werden sollen, äußerst lehrreich.

HAMELN (Hannover). — Die städtischen Kollegien genehmigten den Ankauf von 60 Morgen Bauland für die Errichtung von Kriegerheimstätten.

BAUBERATUNGSSTELLE. Dem Baupolizeiamte in Dresden ist zur Auskunfts- und Raterteilung in allen Bau- und Siedelungsfragen (Wohnwesen, Bauten für Industrie, Handel und Gewerbe, Kleingärten- und Spielplatzanlagen usw.) eine dem Oberbaukommissar übertragene Bauberatungsstelle eingefügt worden. Die städtebauliche Entwicklung großer Gemeinwesen stellt, wenn sie zugleich wirtschaftlich und ästhetisch einwandfrei erfolgen soll, Anforderungen so bedeutender und mannigfacher Art, daß eine gute bauliche Entwicklung nur durch organisches Zusammenwirken aller derjenigen gesichert werden kann, die auf diesem Gebiete tätig sind. Bebauungsplan und Bauordnung können allein nicht alle Möglichkeiten berechtigter Anforderungen und Wünsche, wie sie die einzelnen Baufälle entstehen lassen, erschöpfend genug erfassen und regeln. Sie sind u. a. auch nicht in der Lage, das Entstehen harmonischer Gesamtwirkung der Bauten auf wirtschaftlich guter Grundlage zu sichern. Hier soll die Bauberatungsstelle zwischen Baugesetz und Bauausführenden vermitteln und insbesondere durch Auskunft und Rat vor der Ausarbeitung der Baugesuche deren wirtschaftlich und städtebaulich beste Lösung, sowie ihre rasche Erledigung zu fördern suchen. Das gilt vor allem auch für Bauten der Industrie, die jetzt noch auf die im voraus unsichere Bewilligung zahlreicher Ausnahmen vom geltenden Baurechte angewiesen ist, wenn sie ihre Bauten einigermaßen ihren so verschiedenartigen Zwecken entsprechend ausführen will. Aber auch für das Wohnwesen wird ein der Entwurfsarbeit vorausgehendes Benehmen mit der Bauberatungsstelle von Nutzen sein, da die Verhältnisse nach dem Kriege eine größere Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit aller Bauausführungen, aber auch der so wichtigen allgemeinen städtebaulichen Anforderungen fordern werden, was insbesondere für die Kleinwohnungsbauten gilt. Zur Unterstützung des Oberbaukommissars wird der Baukommissar Örtel tätig sein. Beide Herren können in den üblichen Sprechstunden von 11—1 Uhr werktäglich in Bauberatungsfragen in Anspruch genommen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Entwurf zu einem Teilbebauungsplan für einen Vorort.

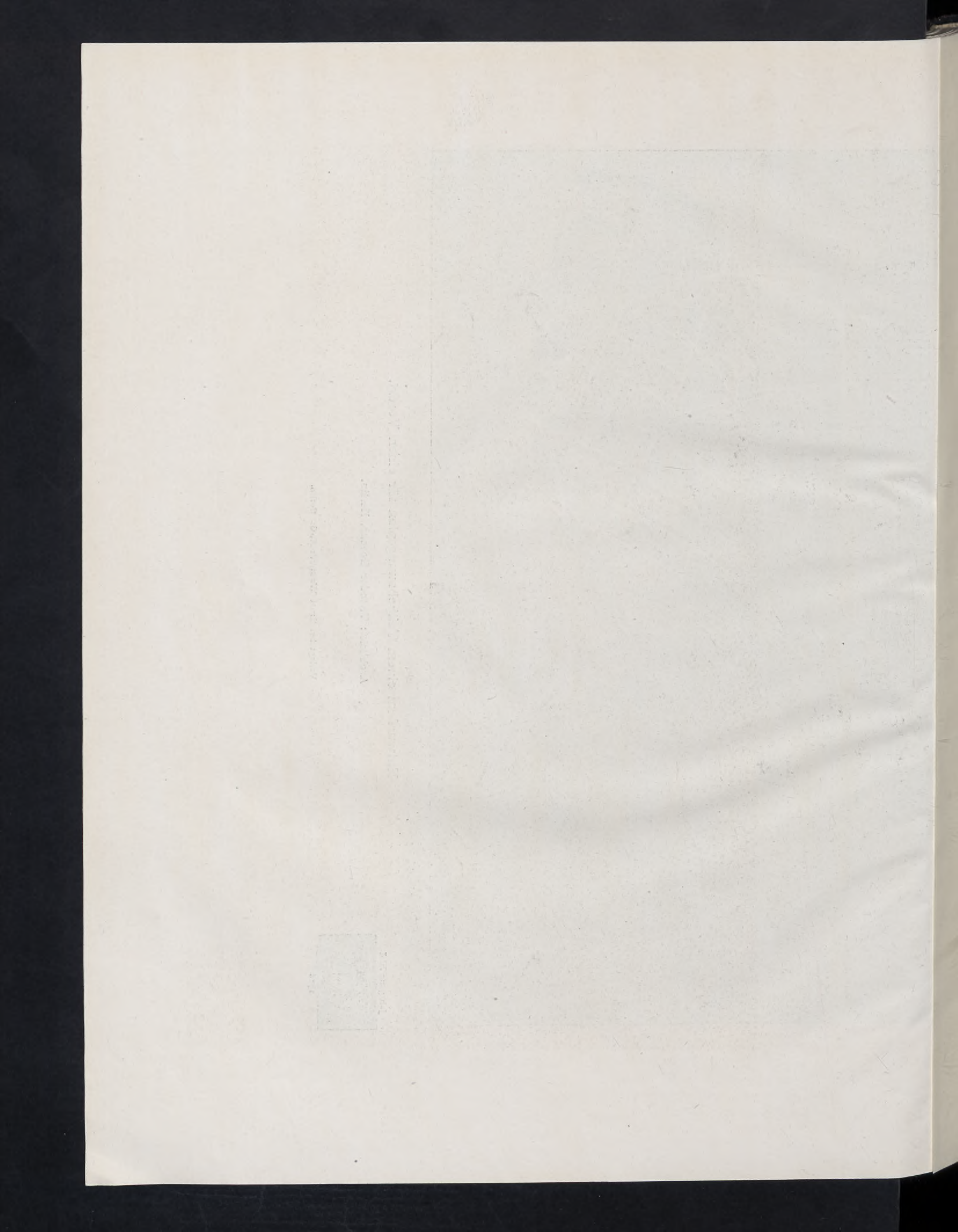
Architekt: Theodor Goecke, Berlin.

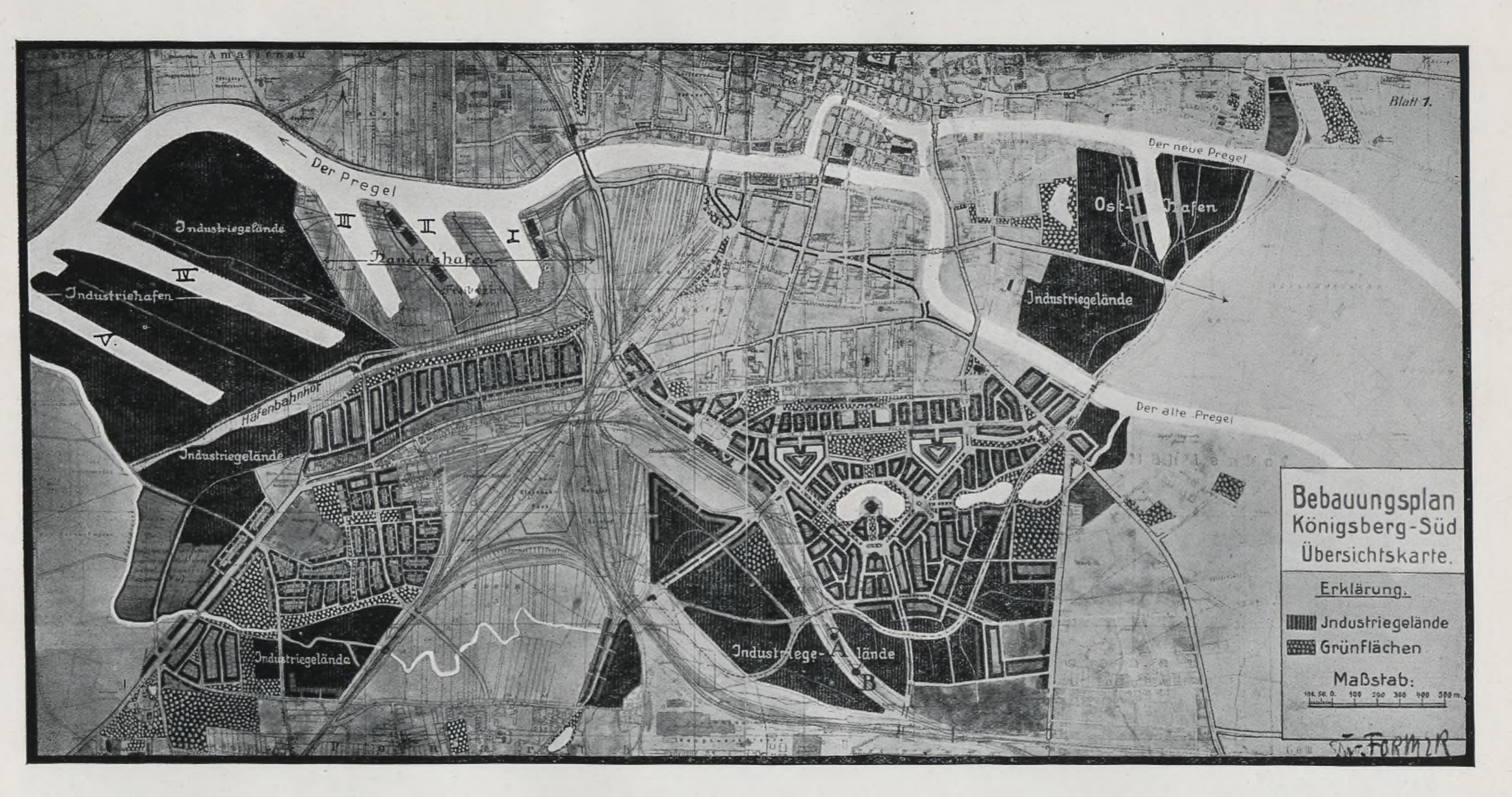
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Jahrgang XIII



1916

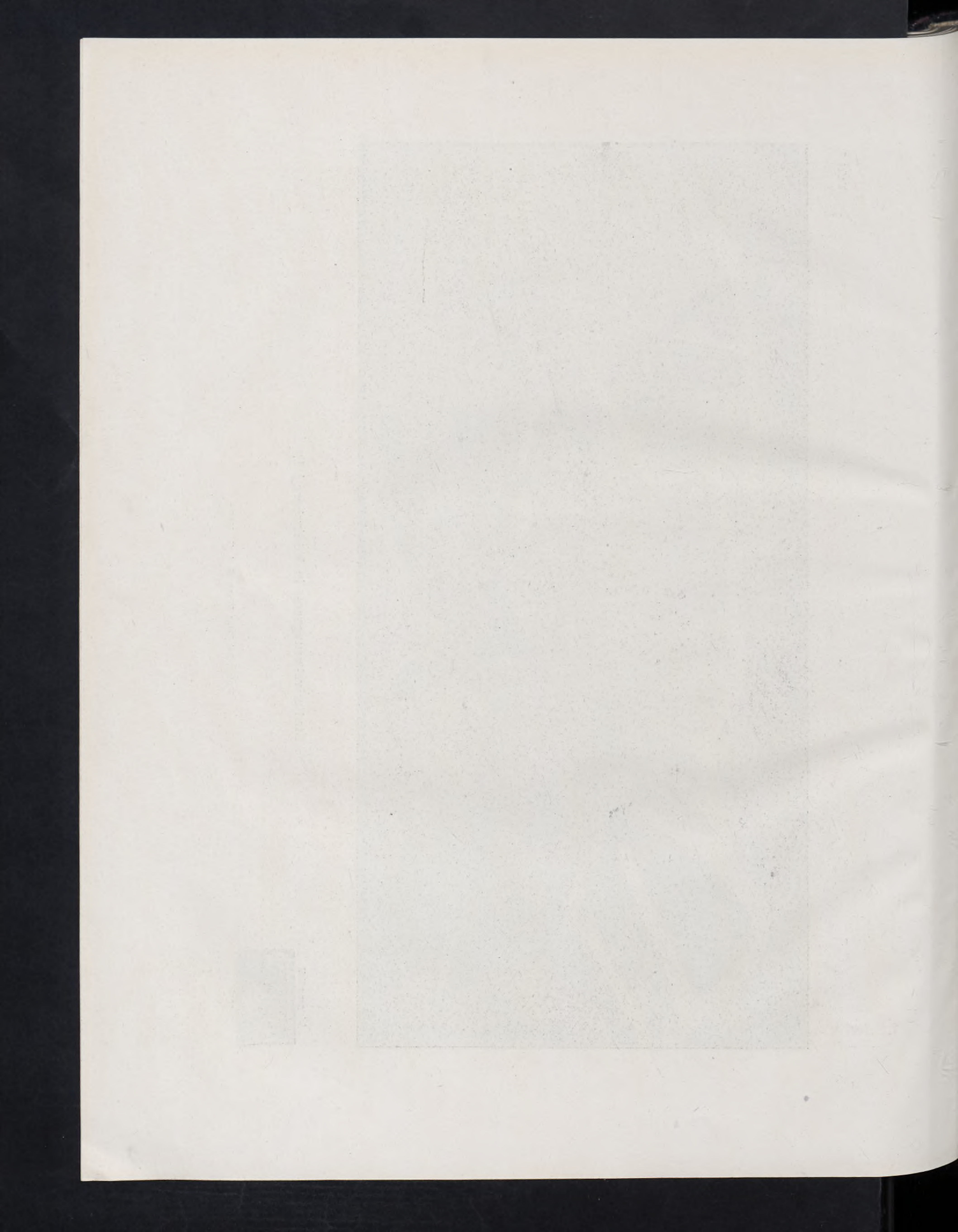


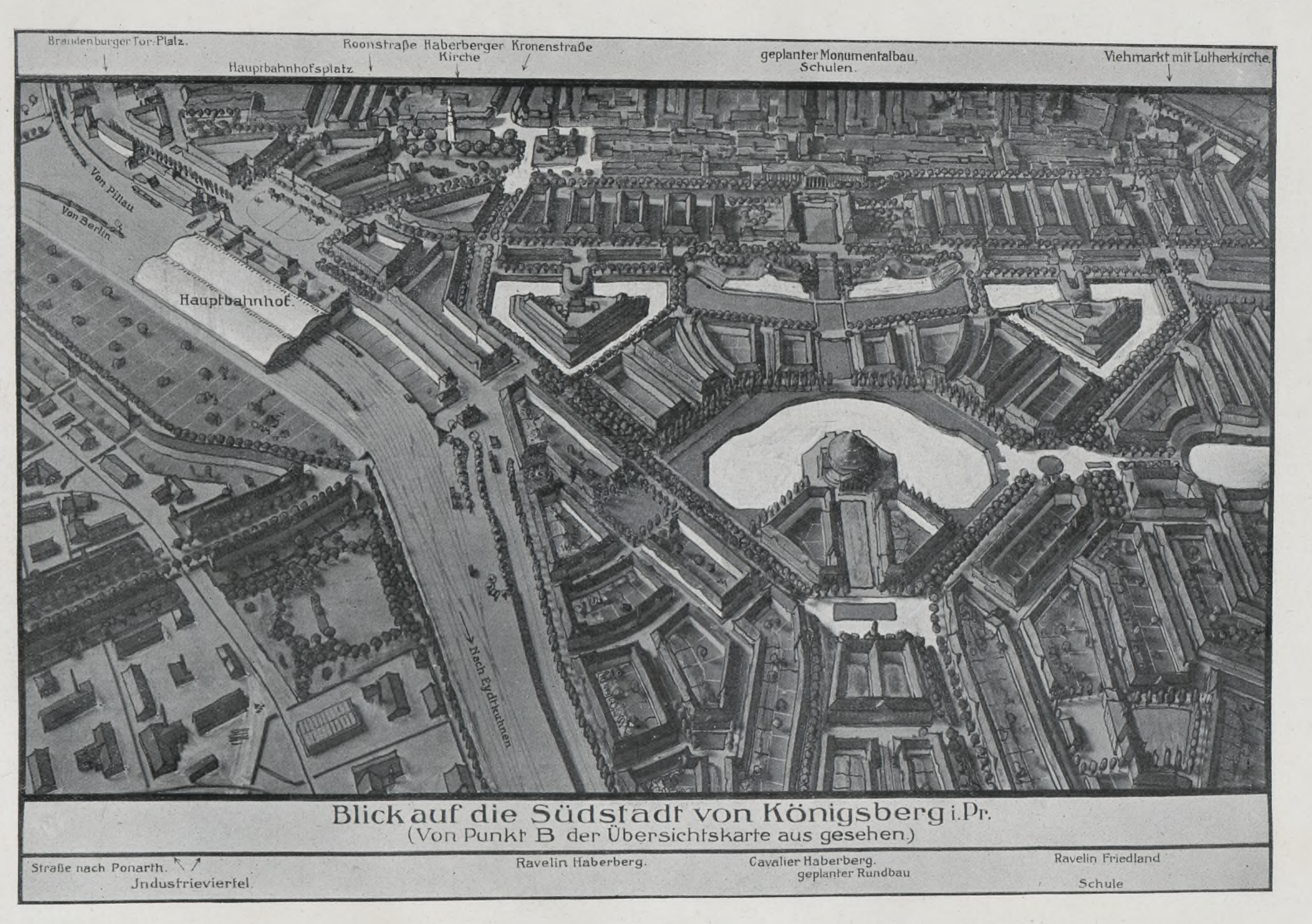


Stadterweiterungsamt in Königsberg i. P.

Jahrgang XIII
DER STÄDTEBAU
1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



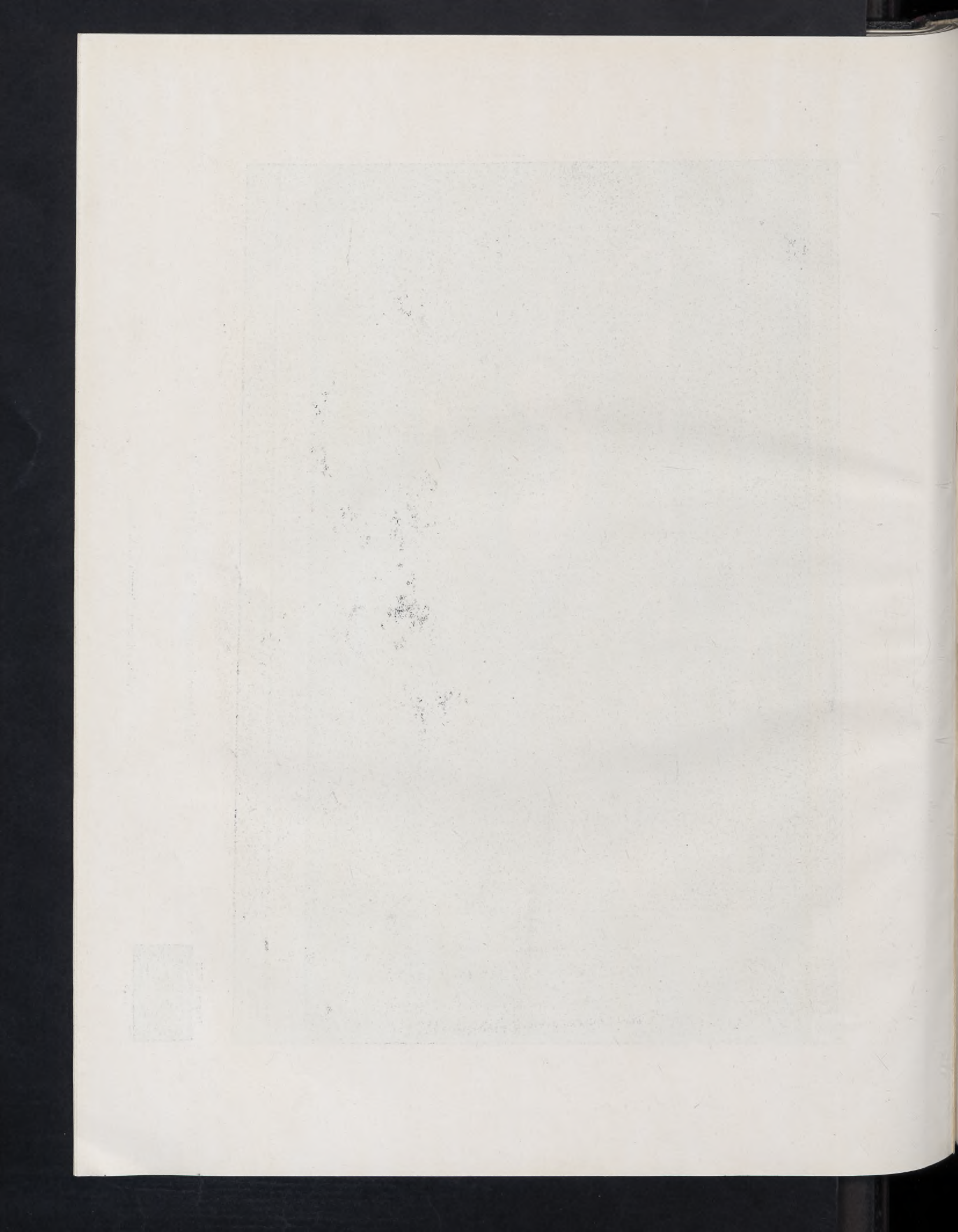


Blick auf die Südstadt von Königsberg i. Pr.
(Von Punkt B der Übersichtskarte aus gesehen.)

Stadterweiterungsamt in Königsberg i. P.

Jahrgang XIII
DER STÄDTEBAU
1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







Einzelheiten aus dem Bebauungsplan für Königsberg-Süd.

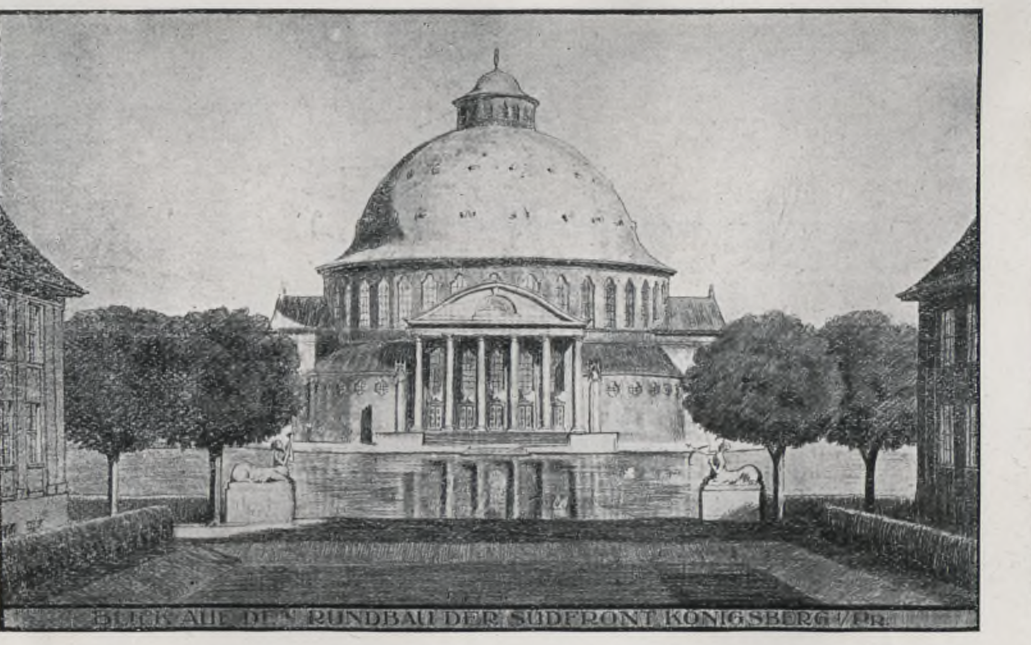
Stadterweiterungsamt in Königsberg i. P.

Jahrgang XIII



1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







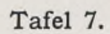


Einzelheiten aus dem Bebauungsplan für Königsberg-Süd.

Stadterweiterungsamt in Königsberg i. P.

Jahrgang XIII
DER STÄDTEBAU
1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a)

b)

c)

0 10 20 30 40 50 100 150

Jahrgang XIII

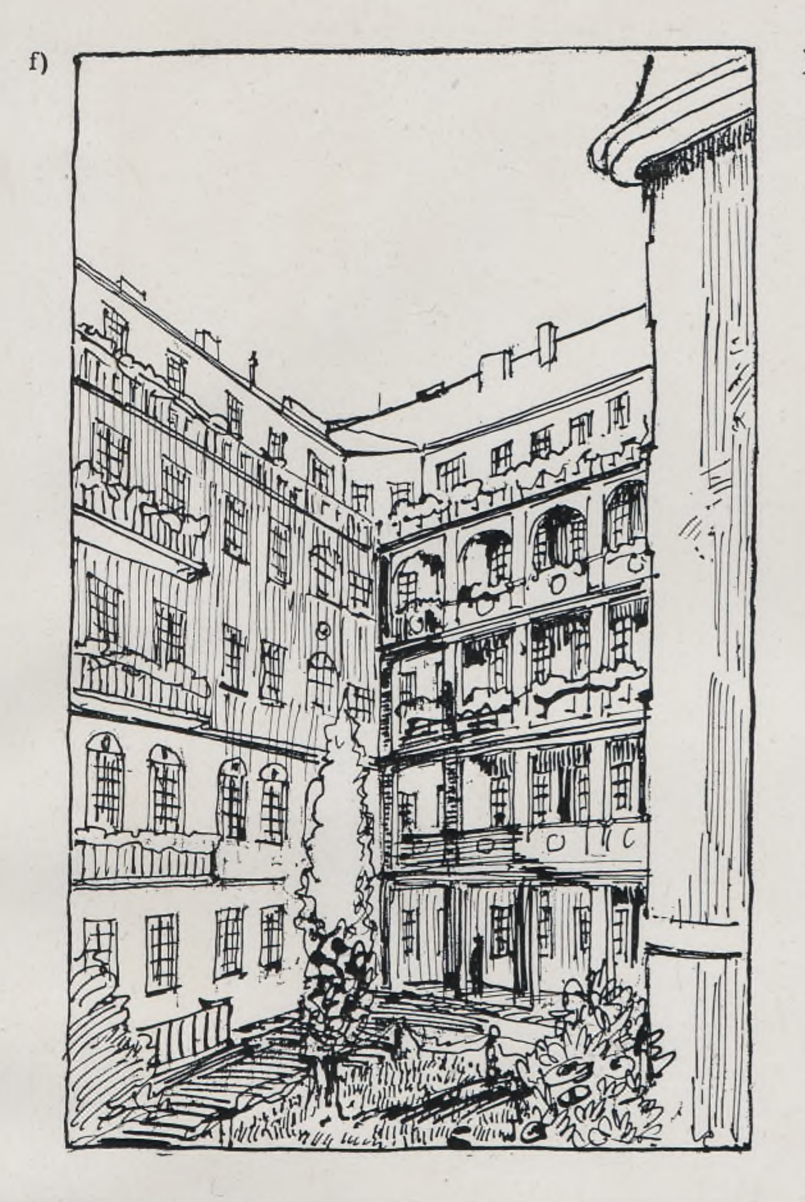

1916

Zur Verbesserung der großstädtischen Mietskaserne.

Architekt: Regierungsbaumeister Weikert, Görlitz.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

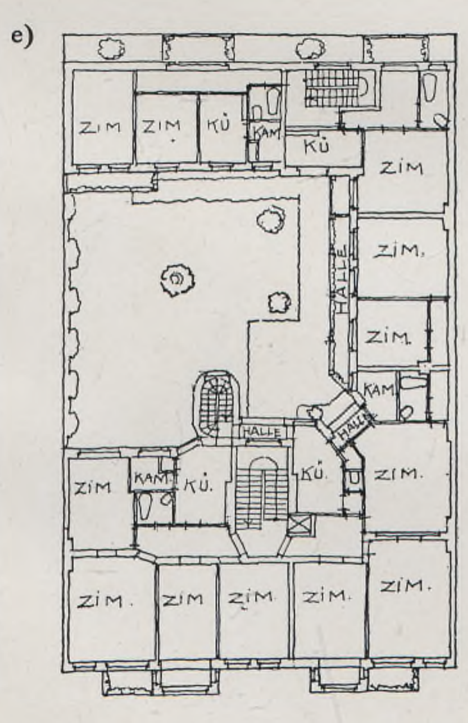
f)



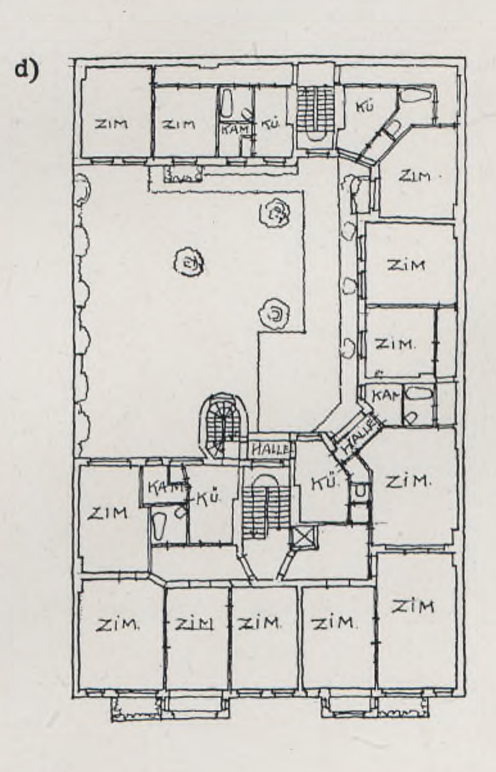
)



e)



d)



Zur Verbesserung der großstädtischen Mietskaserne.

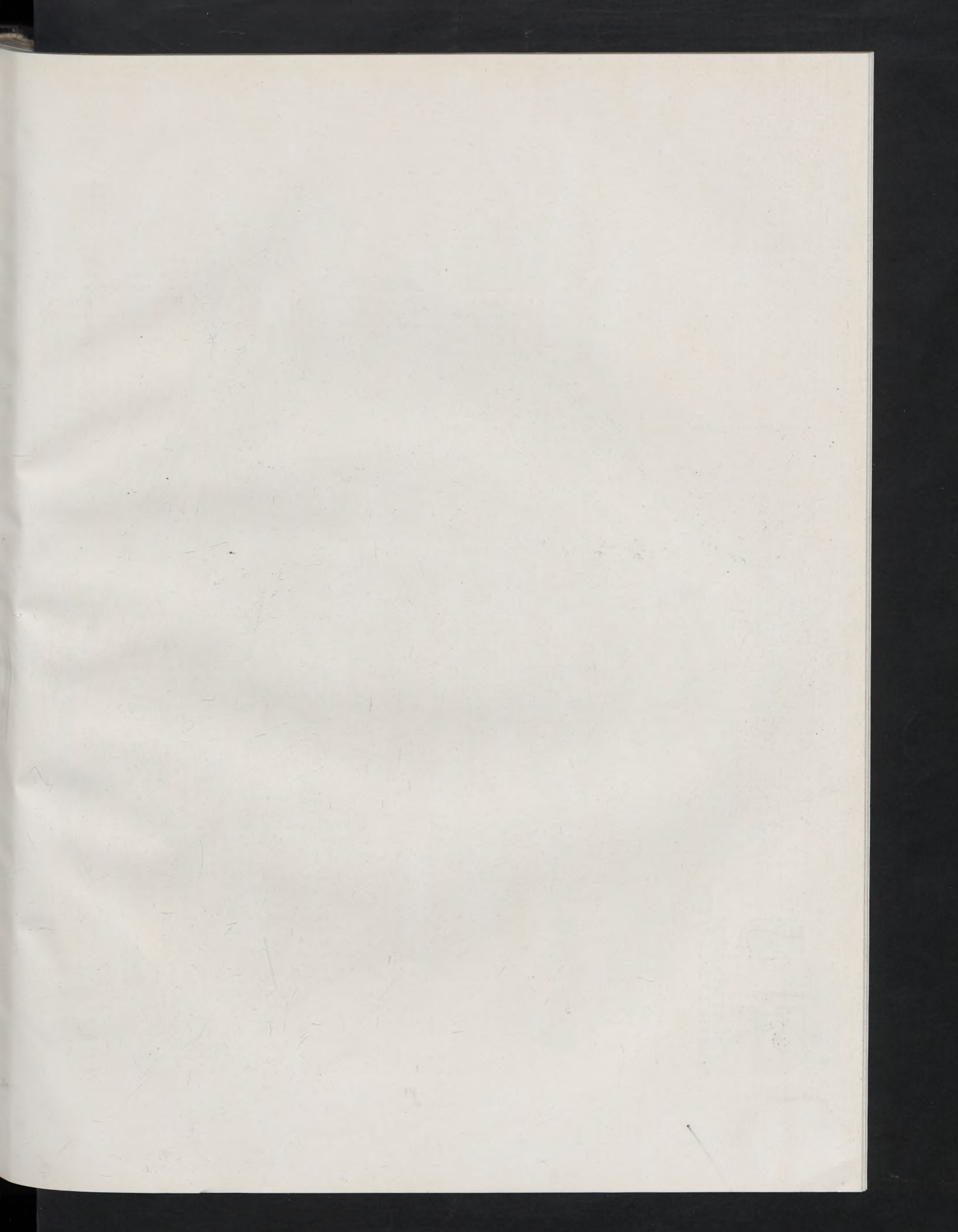
Architekt: Regierungsbaumeister Weikert, Görlitz.

Jahrgang XIII



1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





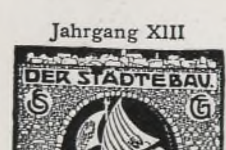


Besitz auf Rüstringer Stadtgebiet

Besitzer	ha	% des Stadtgeb
Kaiserliche Werft	312	12,2
Militärbehörden	247	9,7
Reichsamt d. Innern	57	2,2
Oldenburg. Staatsbehörd.	135	5,3
Stadt Rüstringen	182	7,1
Wilhelmshaven	5	0,2
Privateigentum	1619	63,3
zus.	2557	100,0 %

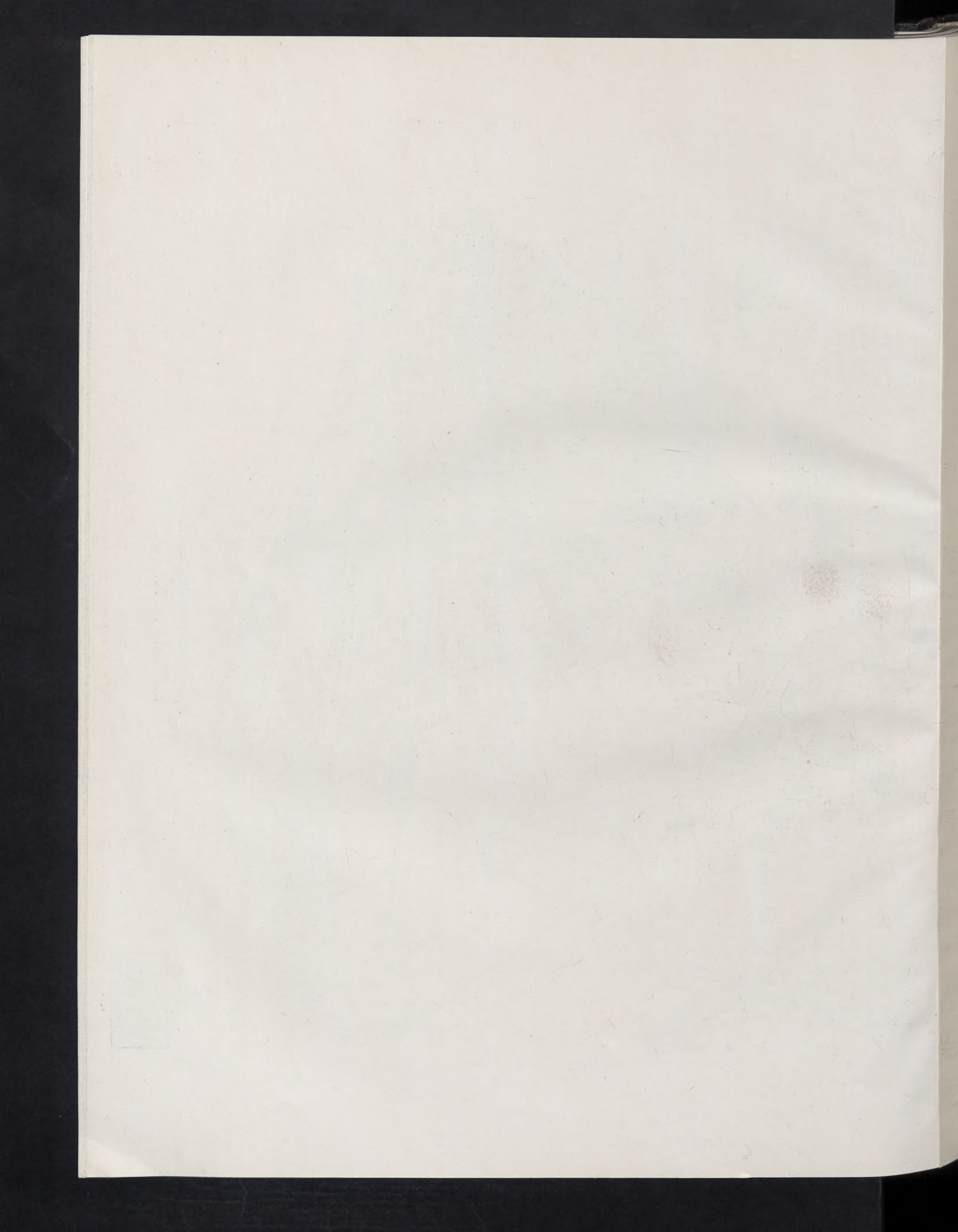
Rüstringen-Wilhelmshaven.

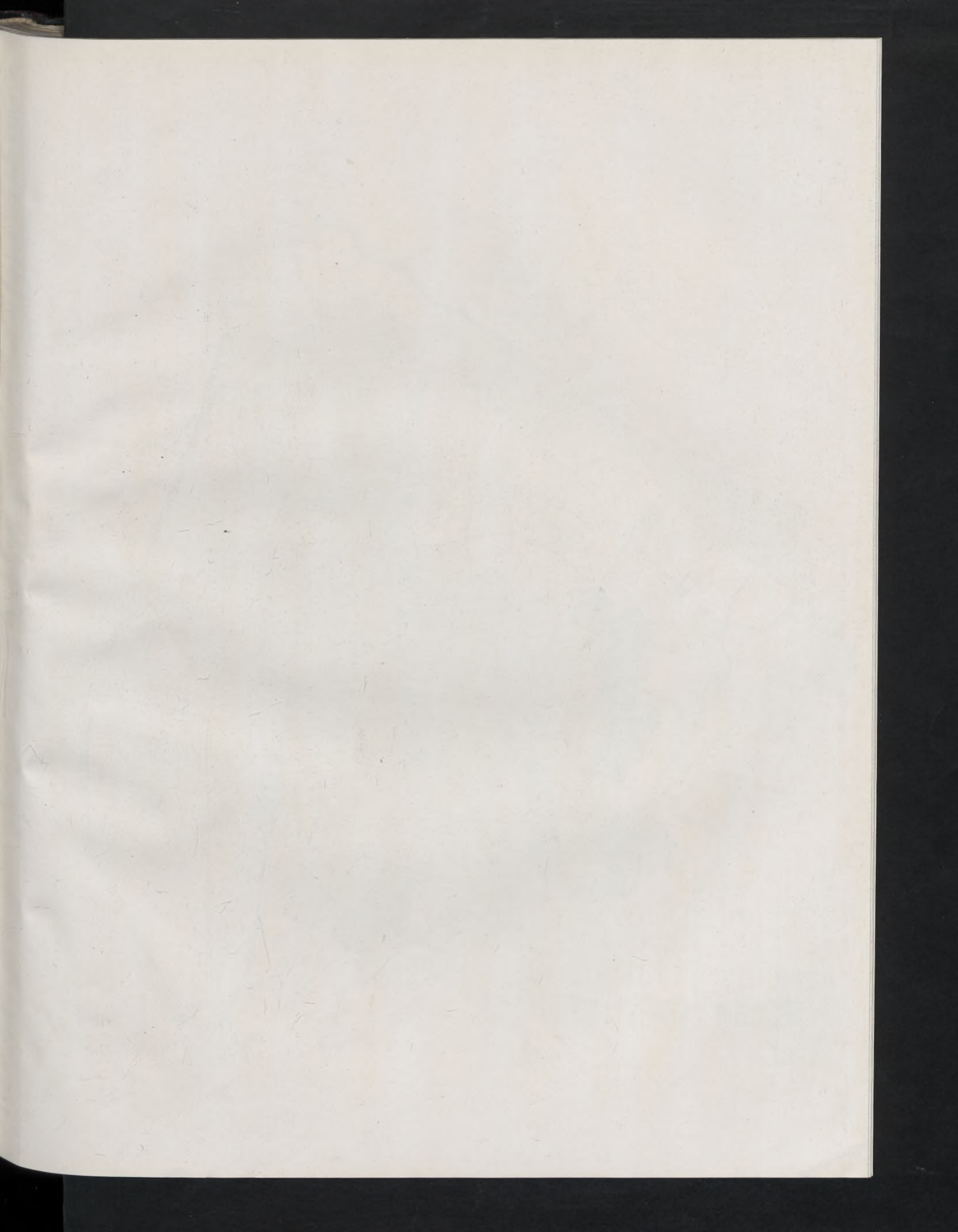
Bestandsplan und Besitzplan.



Jahrgang XIII
1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





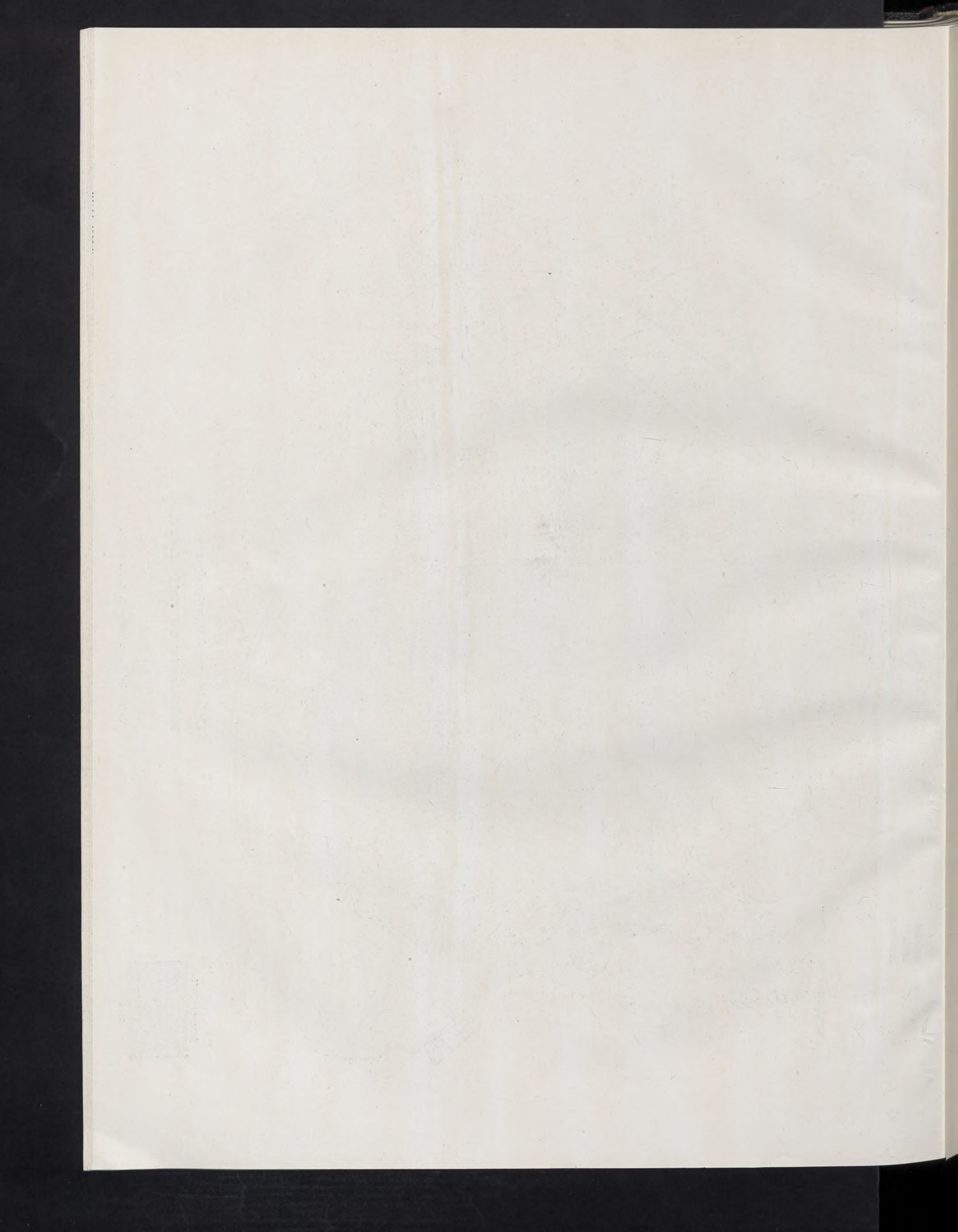


Rüstringen-Wilhelmshaven.

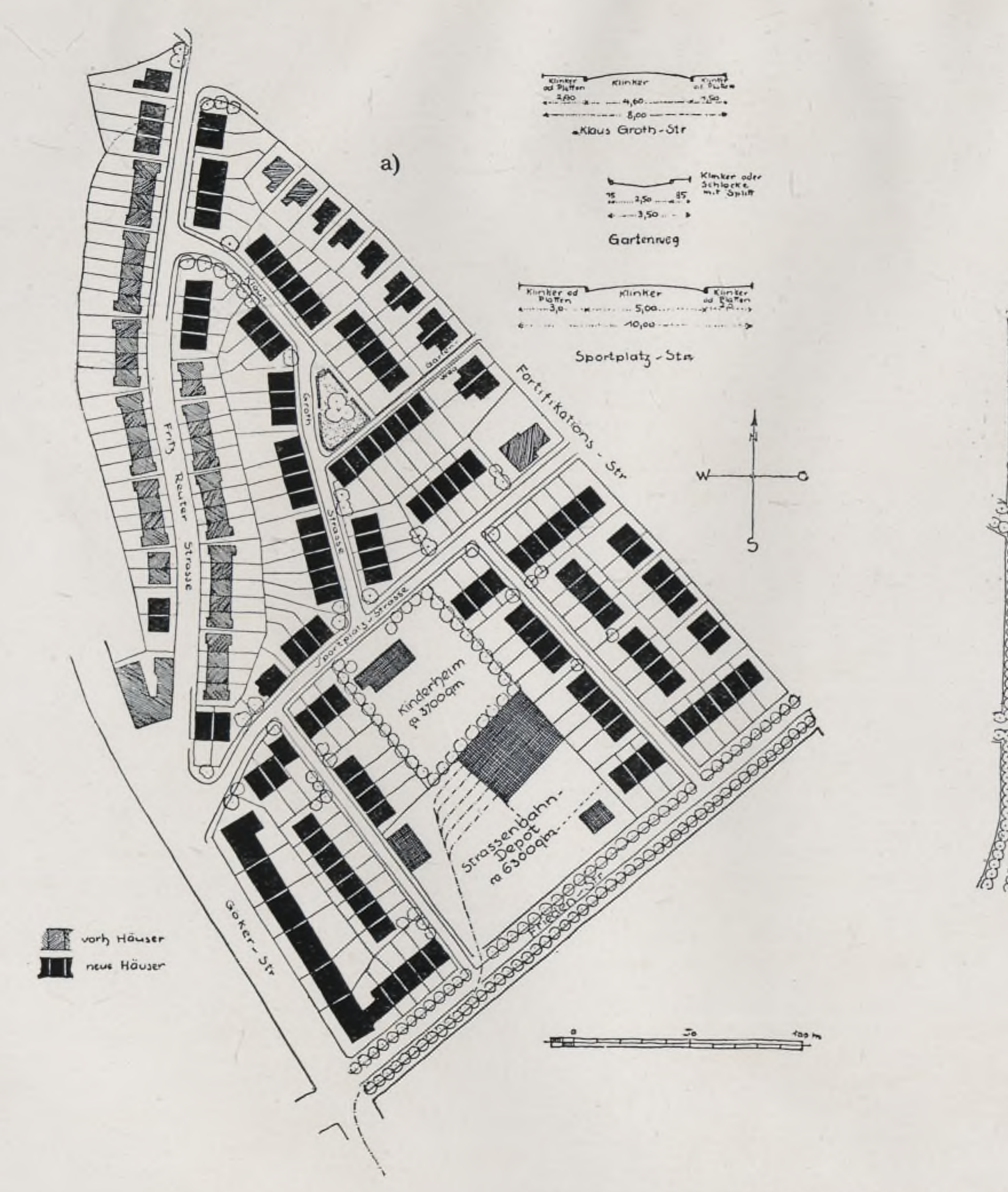
Freiflächenplan und Bauklassenplan.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Jahrgang XIII
DER STÄDTEBAU
1916



a)



b)

Platzanlage

Platzanlage

Platzanlage

Rüstringen-Wilhelmshaven.

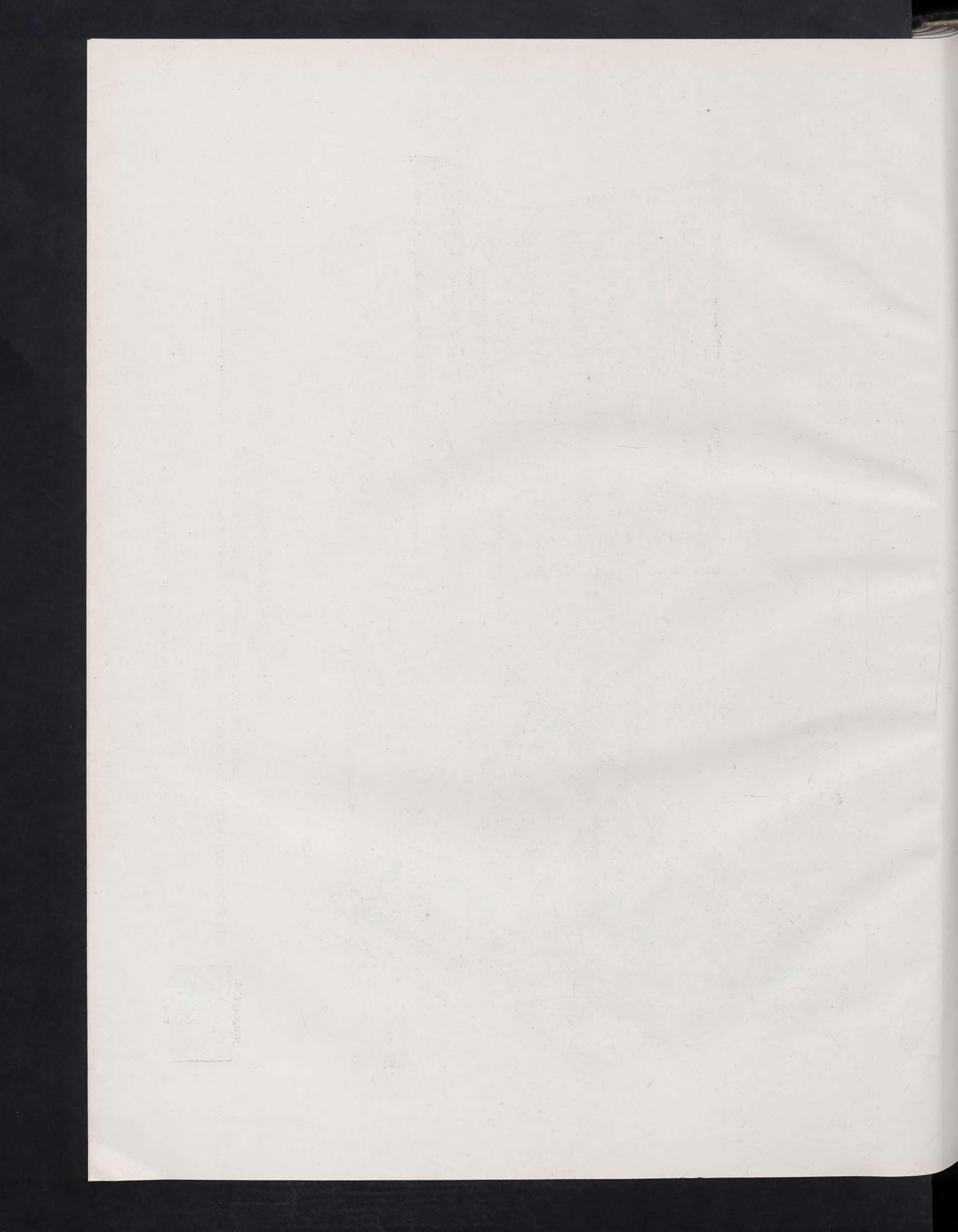
a) Plan für Kleinwohnungen an der Klaus-Groth-Straße.
b) Bebauungsplan der Kleinwohnungssiedelung am Rüstringer Stadtpark. — Architekt: Stadtbauinspektor Hahn.

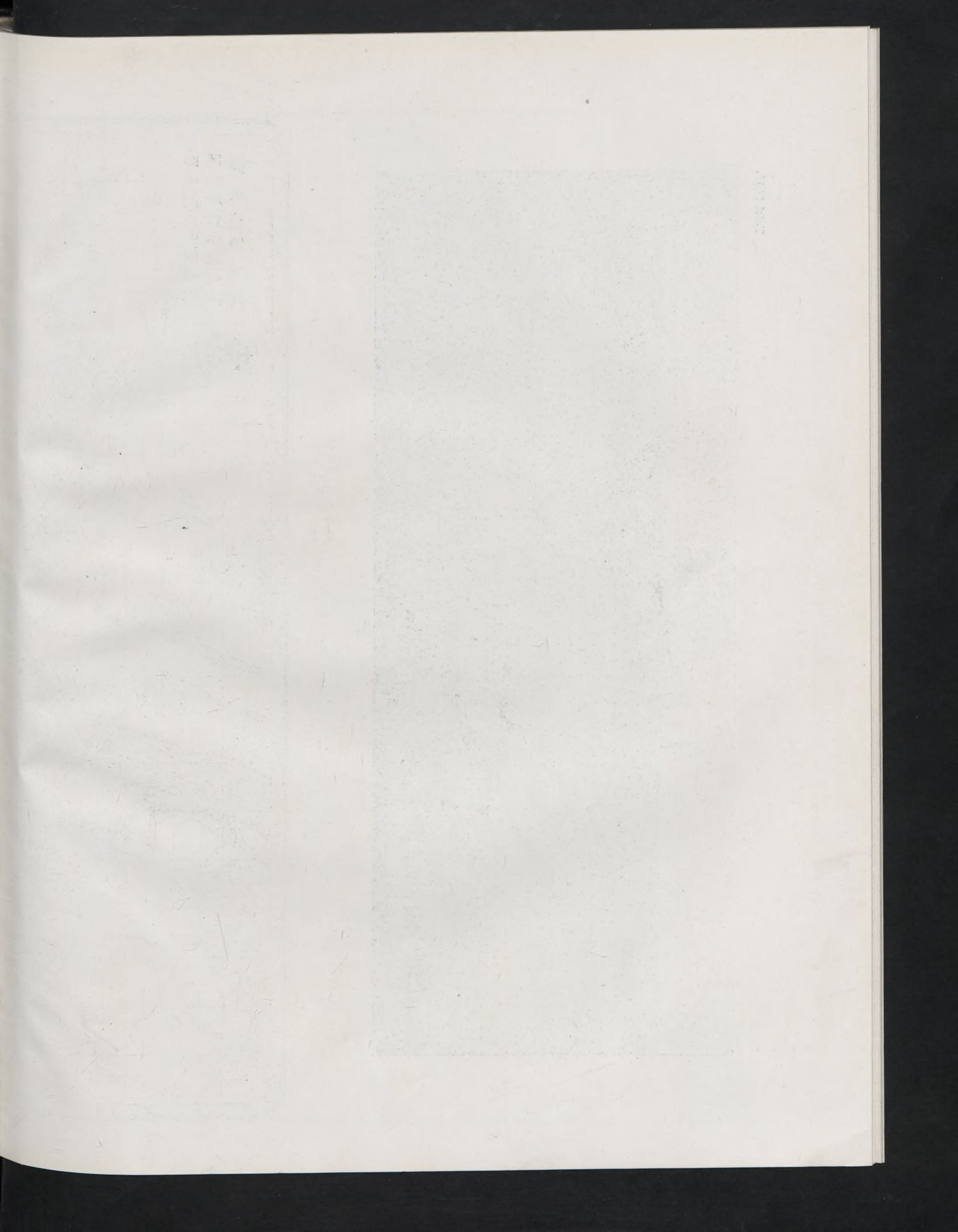
Jahrgang XIII



1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







WARSAW.
VARSOVIE.
WARSCHAU.

MARYMONT
CYTADELA ALEKSANDROWSKA
FORT ŚLIWICKI
NOWA PRAGA
SZMULOWIZNA
PRZEDMIEŚCIE PRAGA
KAMIONEK
PLAC BROJU
WOLA
CZYSTE
WILCZA WYSPA
SASKA KĘPA
WOJENNE POLE MOKOTOWSKIE
MOKOTÓW
SIEKIERKI
PLAN OKOLIC WARSZAWY

Explanation.
- Tramway stations.
- Tram. lines.
- Fouburg trams.
- Rail Roads.
- Police stations.

Warschau.

Stadtbild und Stadtplan.

Jahrgang XIII



1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a)



b)



c)



d)



Warschau.

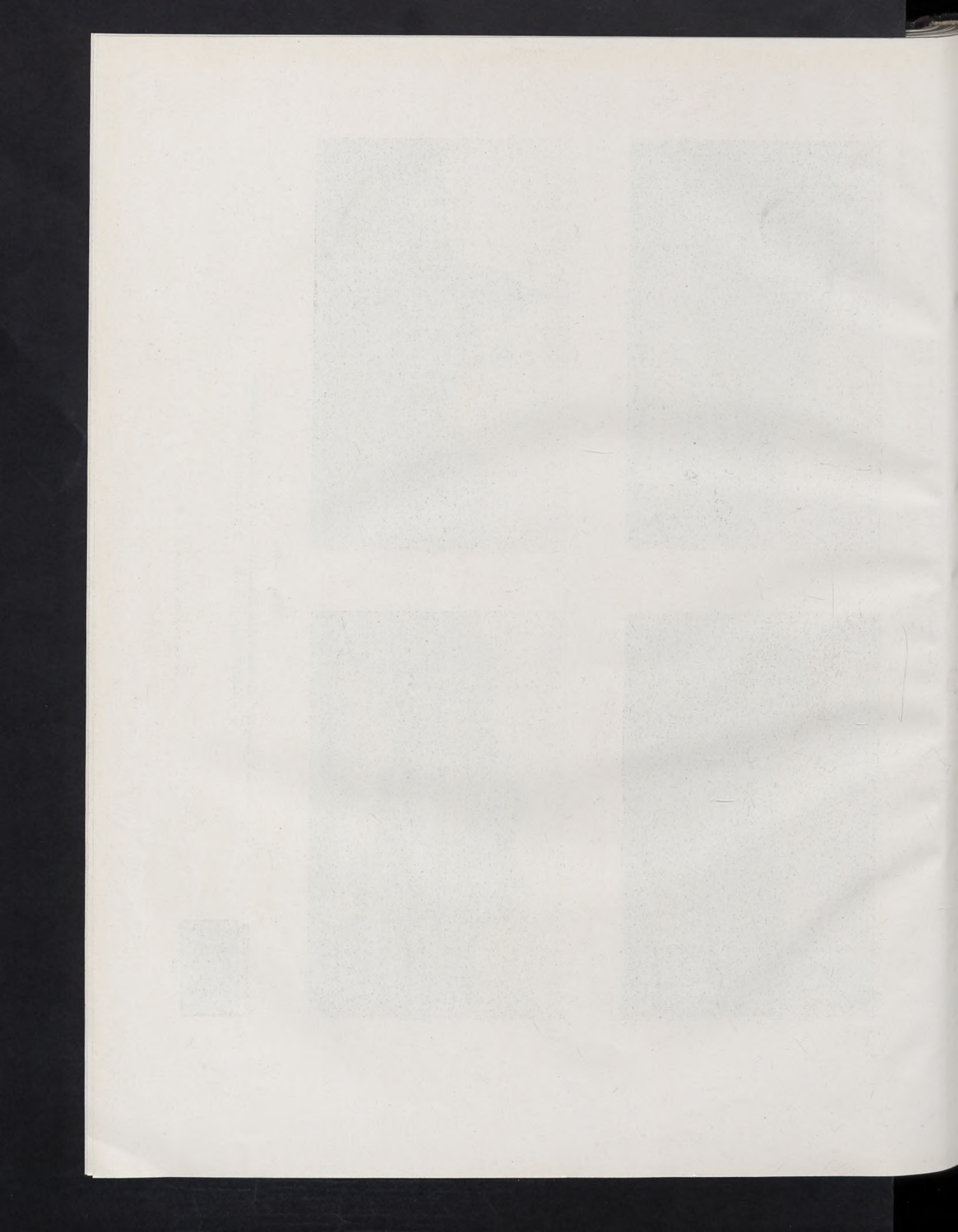
a) Krasinskiplatz mit dem Palast Krasinski. — b) Vornehmes Wohnhaus. —
c) Theaterplatz mit Theater. — d) Alexanderkirche.

Jahrgang XIII



1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



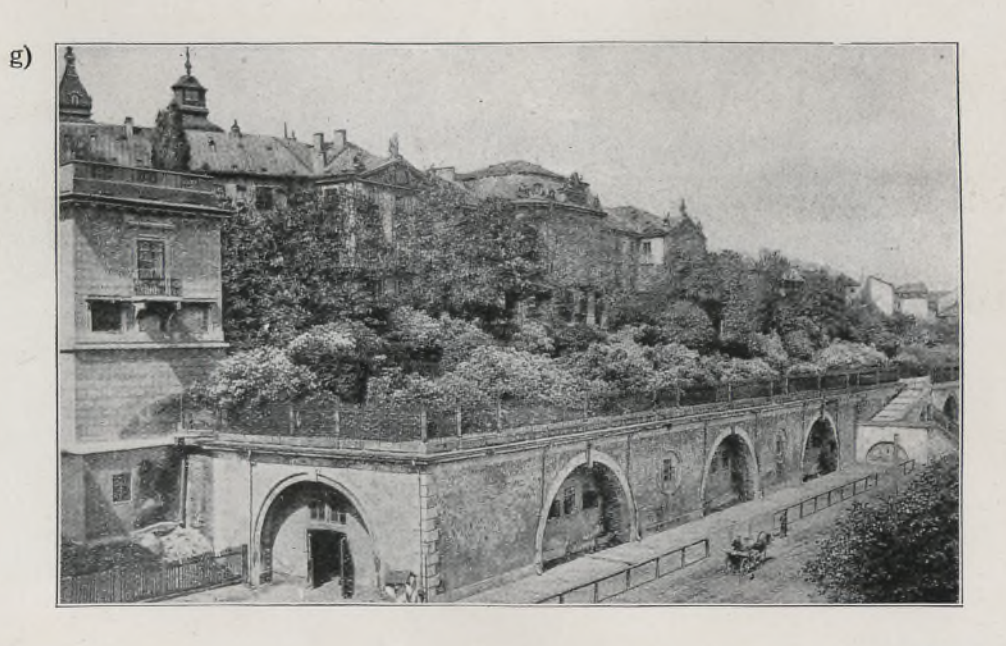
e)



f)



g)



h)



Warschau.

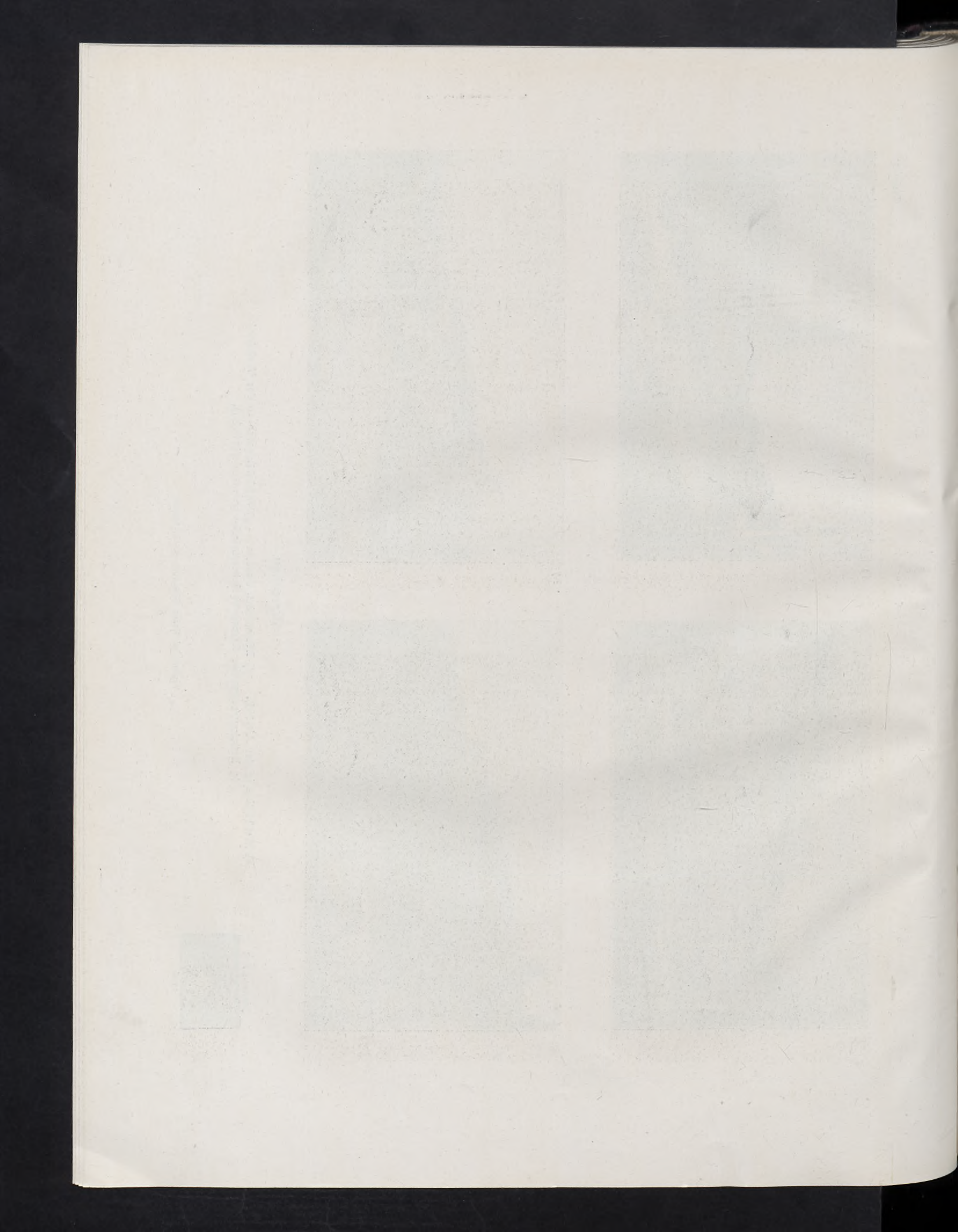
e) Marktplatz in der Altstadt. — f) Königliches Schloß. — g) Schloßterrasse an der Weichsel.
h) Brückenrampe der älteren Weichselbrücke (Alexanderbrücke).

Jahrgang XIII



1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



i)



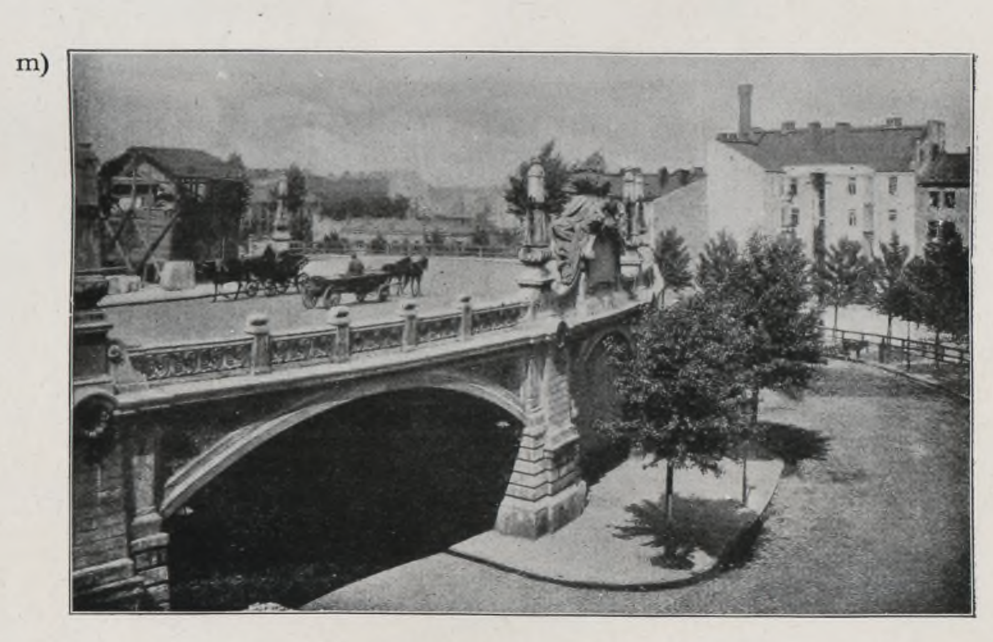
k)



l)



m)



Warschau.

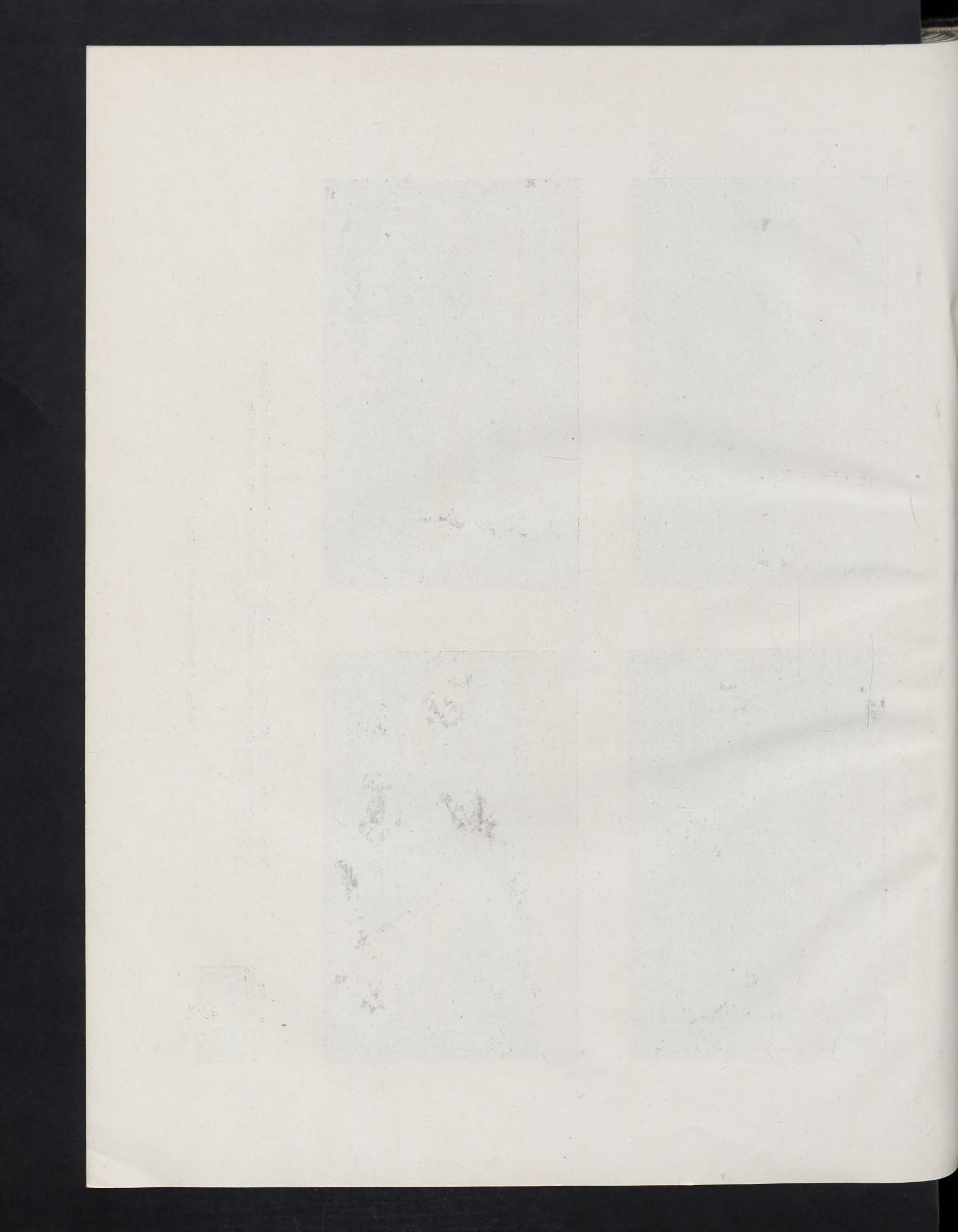
i) Die Marszatkowska. — k) Wareckiplatz. — l) Schleifenrampe an der neuen Weichselbrücke. — m) Brückenrampe der neuen Weichselbrücke (Trzecibrücke) mit Spiralstraße.

Jahrgang XIII



1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Skizzen-Idee zur Bebauung Gross-Bergedorfs

Architekt: H. Distel, B. D. A., Bergedorf.

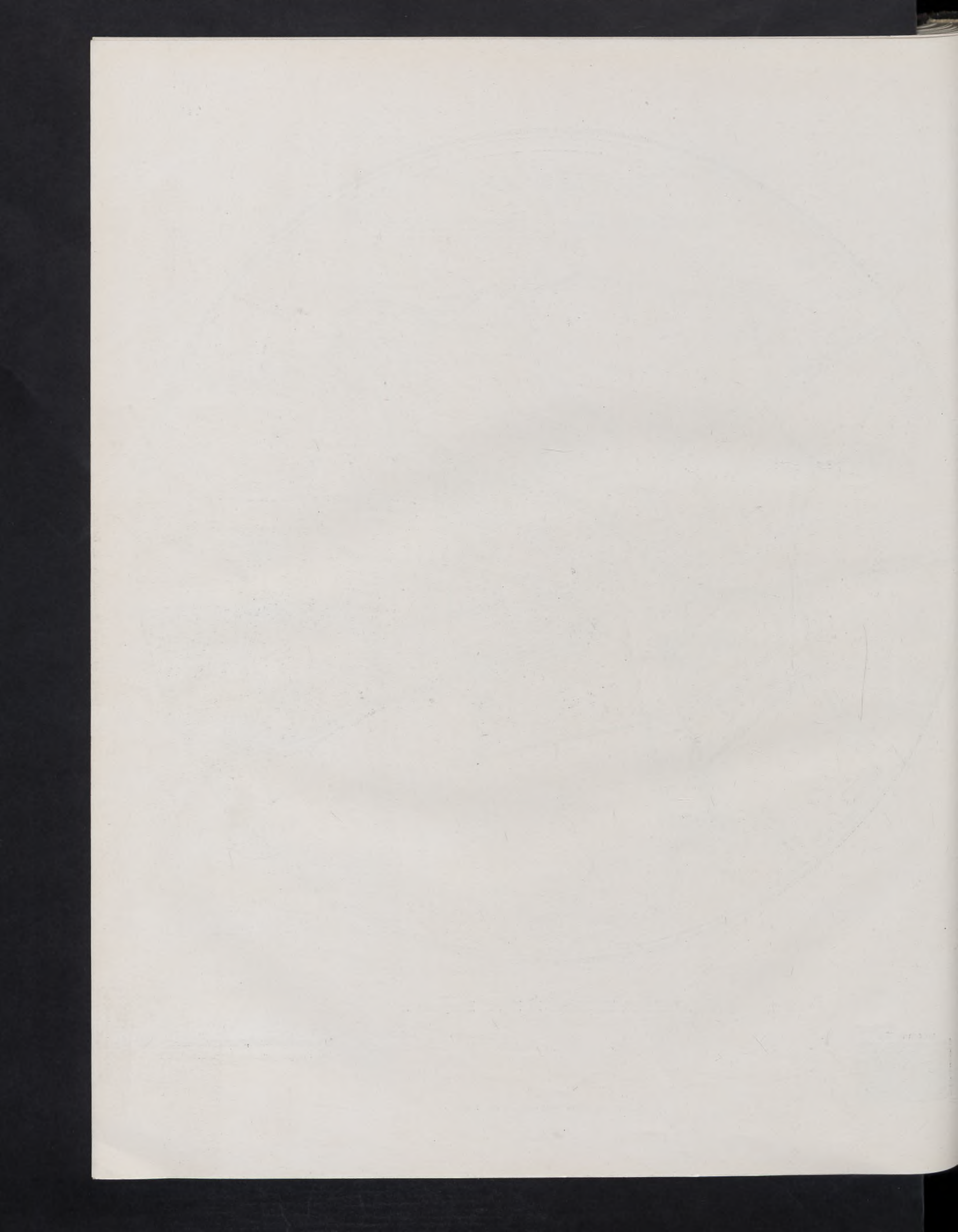
Die Bezeichnung „Reine Villenstadt“ bezieht sich auf den Reinbeker Weg.

Jahrgang XIII



1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



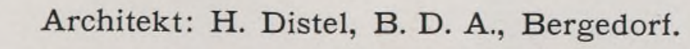
PLAN VON BERGEDORF UND SANDE

M 1:6000 · 100m 0 100 200 300 400 500m

1 = SANDER MARKTPLATZ MIT NEUEM GEMEINDEHAUS
2 = NEUER BAHNHOFS-PLATZ
3 = BERGEDORFER MARTPLATZ MIT NEUEM RATHAUS
4 = KIRCHPLATZ MIT EINMÜNDUNG DER NEUEN DURCHBRUCH-STRASSE
5 = NEUE PARRALLEL-STRASSE [VOHSCHLAG]
6 = DURCHBRUCH FÜR DEN DIREKTEN VERKEHR VOM REINBECKER WEG NACH DEM SÜDBAHNHOF
7 = SÜD-BAHNHOF
8 = PROJ. SCHNELLBAHN ?
9 = NEUER BILL-BAHNHOF
10 = VERBAUTE ZUFAHRTS-STRASSE ZUM NEUEN FRIEDHOF

VILLEN-VIERTEL
GESCHÄFS-HAUS-VIERTEL
FABRIK- UND ARBEITER-VIERTEL

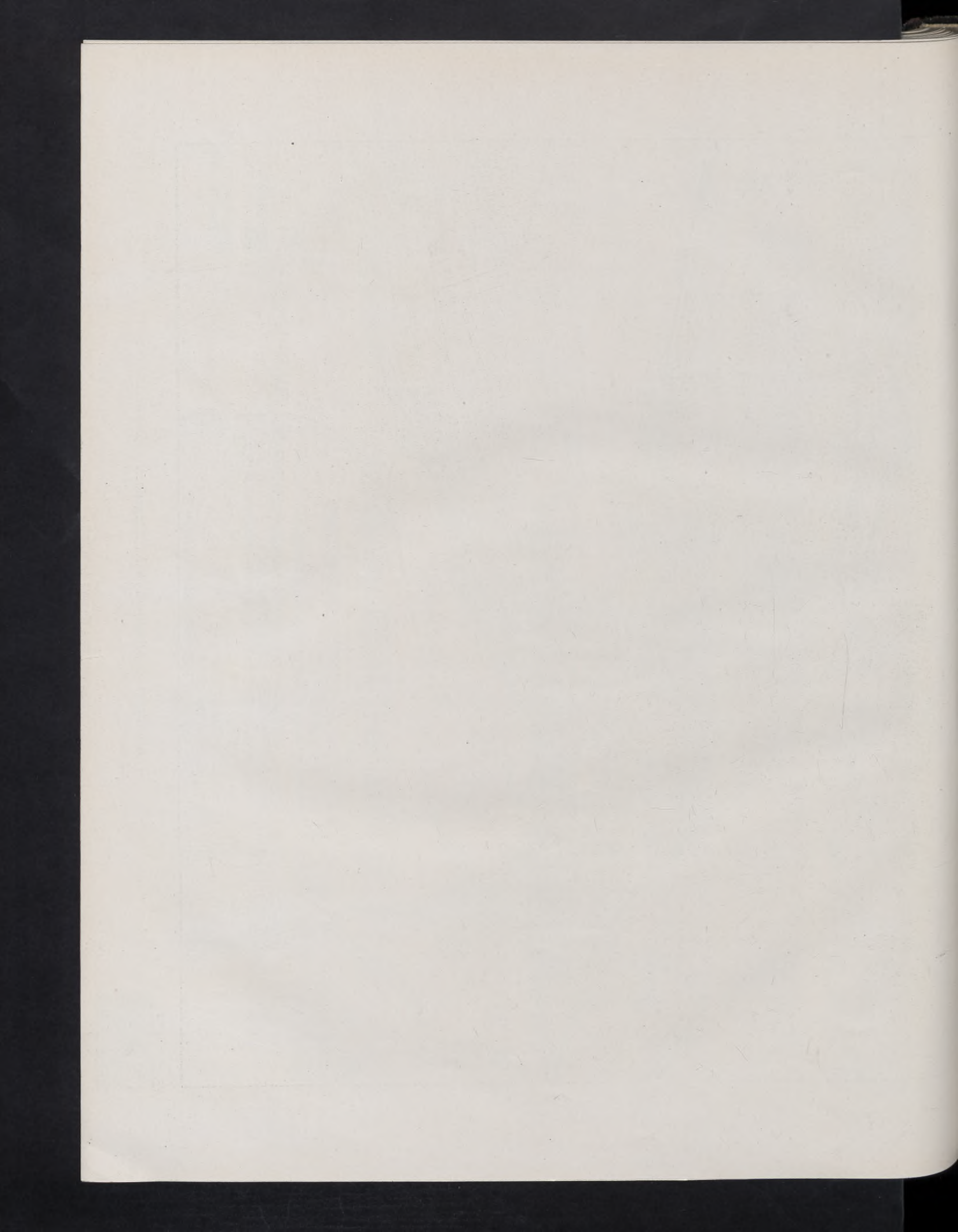
SANDE · GEEST-RÜCKEN · REINBECK · BILLE · WENTORF · PREUSSEN · NACH BERLIN · BERGEDORFER GEHÖLZ · PETERSEN-PARK (VON DER STADT ANGEKAUFT) · BRAUER STRASSE · REINBECKER WEG · WENTORFER STRASSE · GEEST-RÜCKEN · STAATS-GRENZE · PROJ. SCHNELLBAHN · NEU AUFZUTEILENDES GELÄNDE · HOLSTEN STR. · KAMP-CHAUSSEE · NACH HAMBURG · ALTER FRIEDHOF · KRKH. · STERNWARTE · NEUER FRIEDHOF · GEMEINDE-GRENZE · BRUNNEN STRASSE · CURSLACK · W. N. O · KAMP-BILLE · NETTELNBURG · SCHLEUSSEN-GRABEN · FABRIK-GELÄNDE (AUFZUHÖHEN) · NACH VIERLANDEN · NACH GEESTHACHT · HALTESTELLE HOLTENKLINKE · HEER WEG · MARSCHLANDE · HALTESTELLE POLLHOF



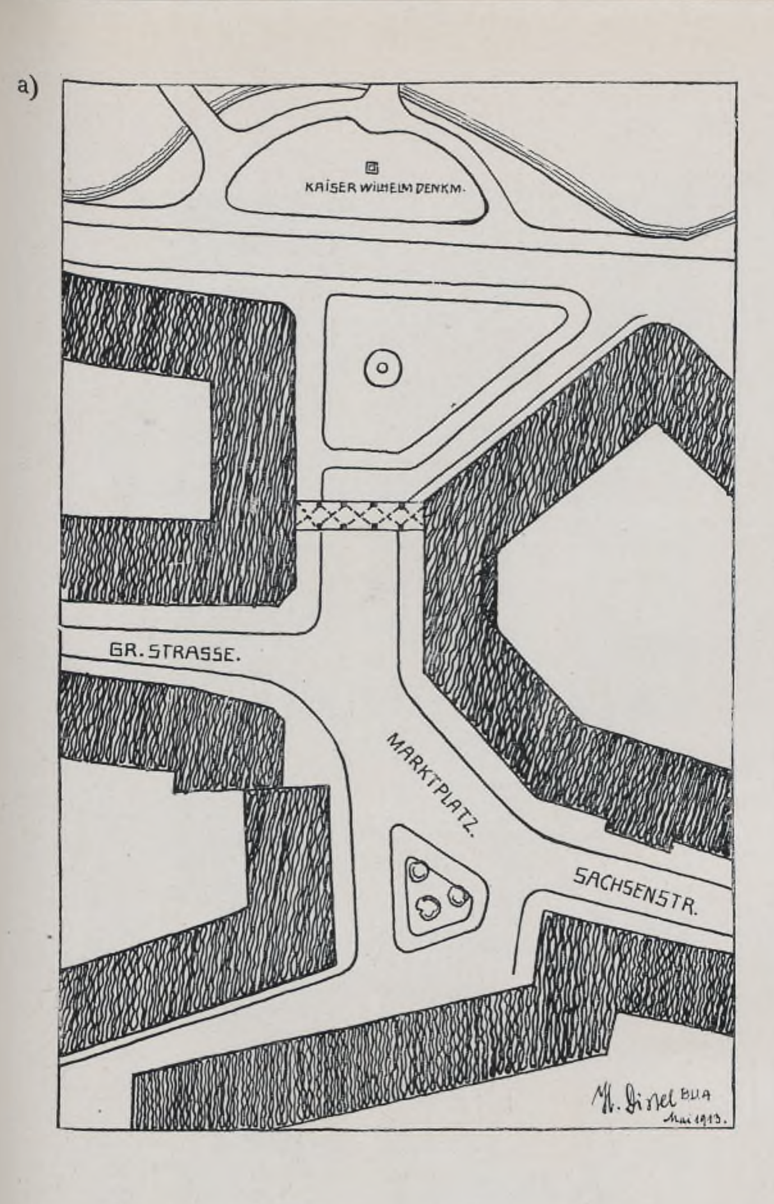
Architekt: H. Distel, B. D. A., Bergedorf.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



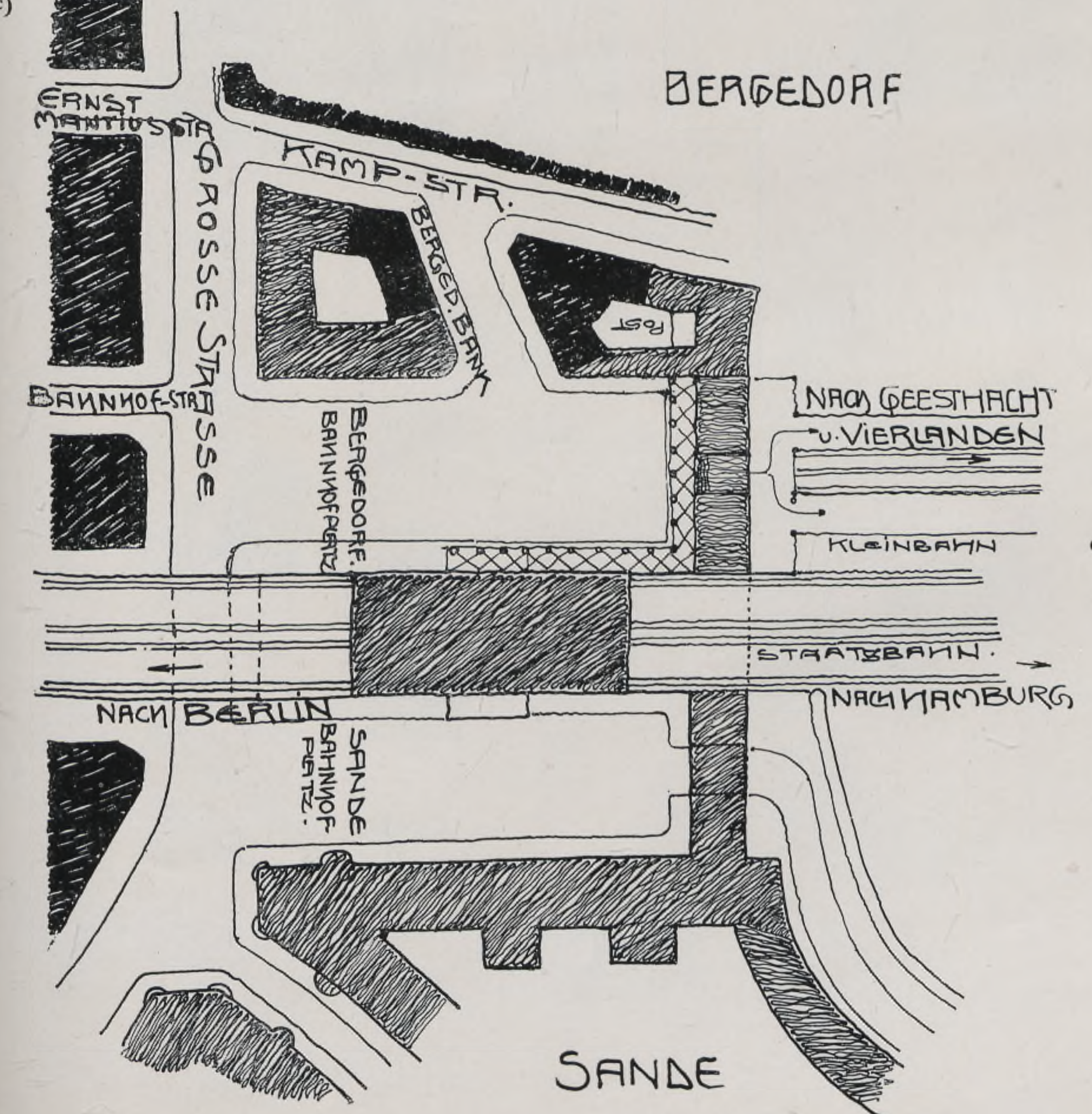
a)



b)



c)



Bergedorf.

a) Marktplatz in Bergedorf.

b) Vorschlag zum Abschlusse des Marktplatzes gegen den Kaiser-Wilhelm-Platz.

c) Vorschlag zur Bahnhofsanlage Bergedorf-Sande.

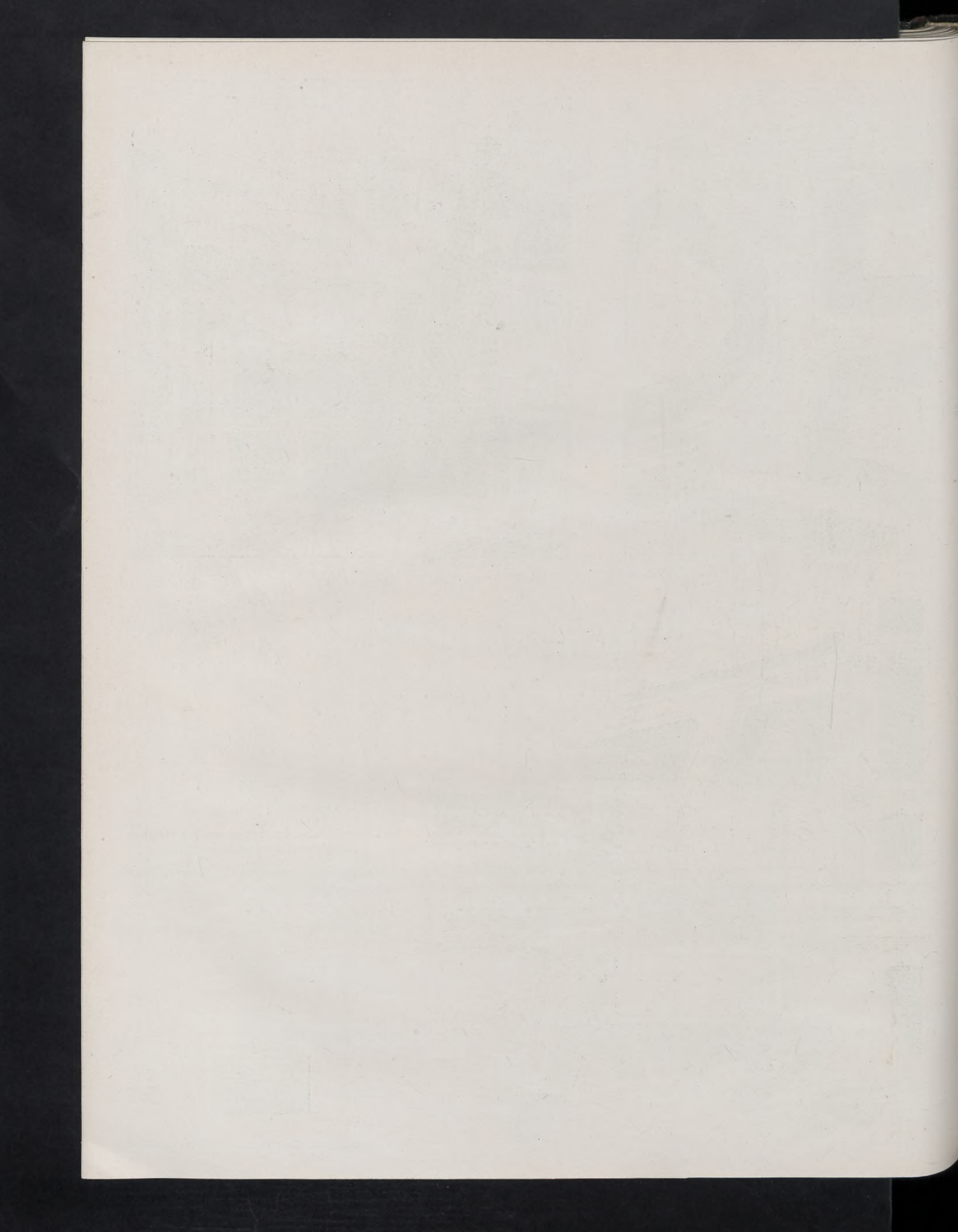
Architekt: H. Distel, B. D. A., Bergedorf.

Jahrgang XIII

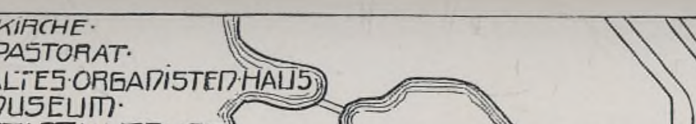


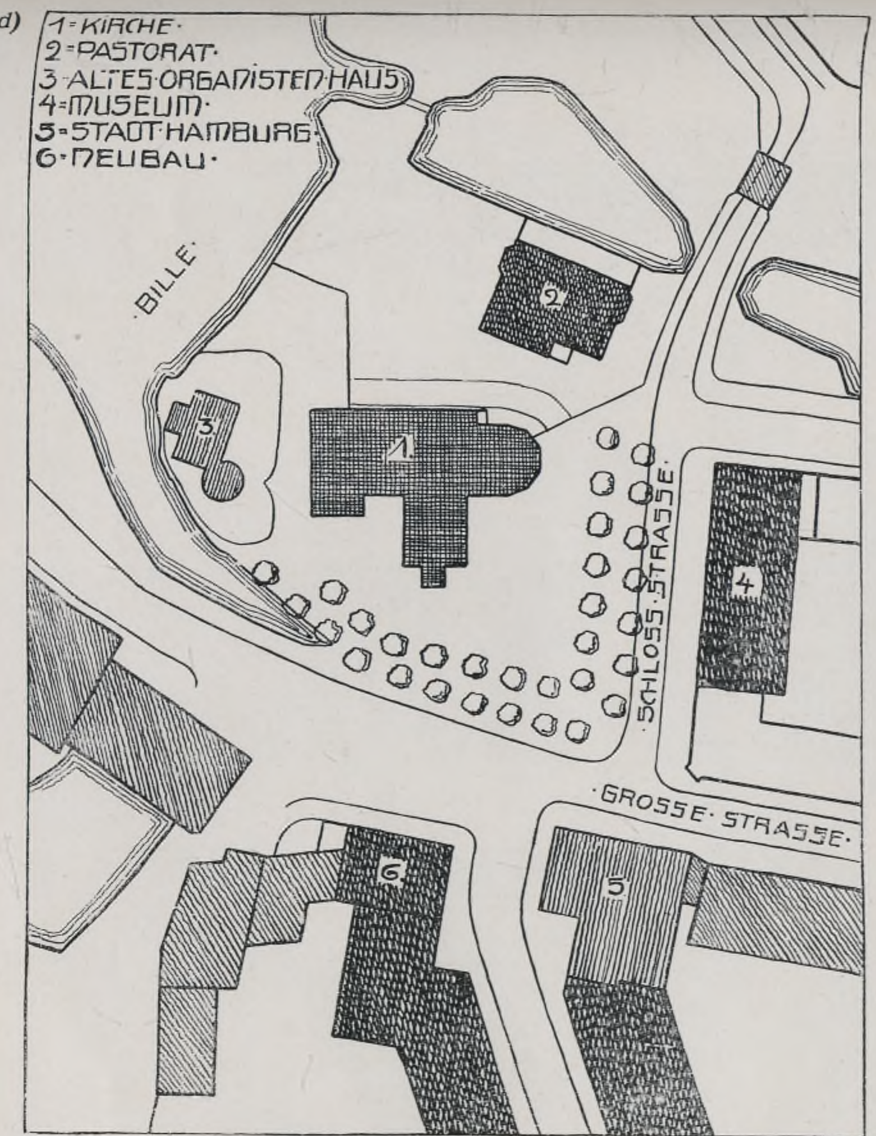
1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



d)





e)

f)

Bergedorf.

d) Kirchplatz in Bergedorf.

e) Blick auf die Mündung der neuen Durchbruchstraße Kuhberg-Pool beim Gasthause „Stadt Hamburg“ (5).

f) Neues Pastoratsgebäude, erbaut 1913.

Architekt: H. Distel, B. D. A., Bergedorf.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Plan von Stadt und Festung Mannheim um 1620 nach Merian.

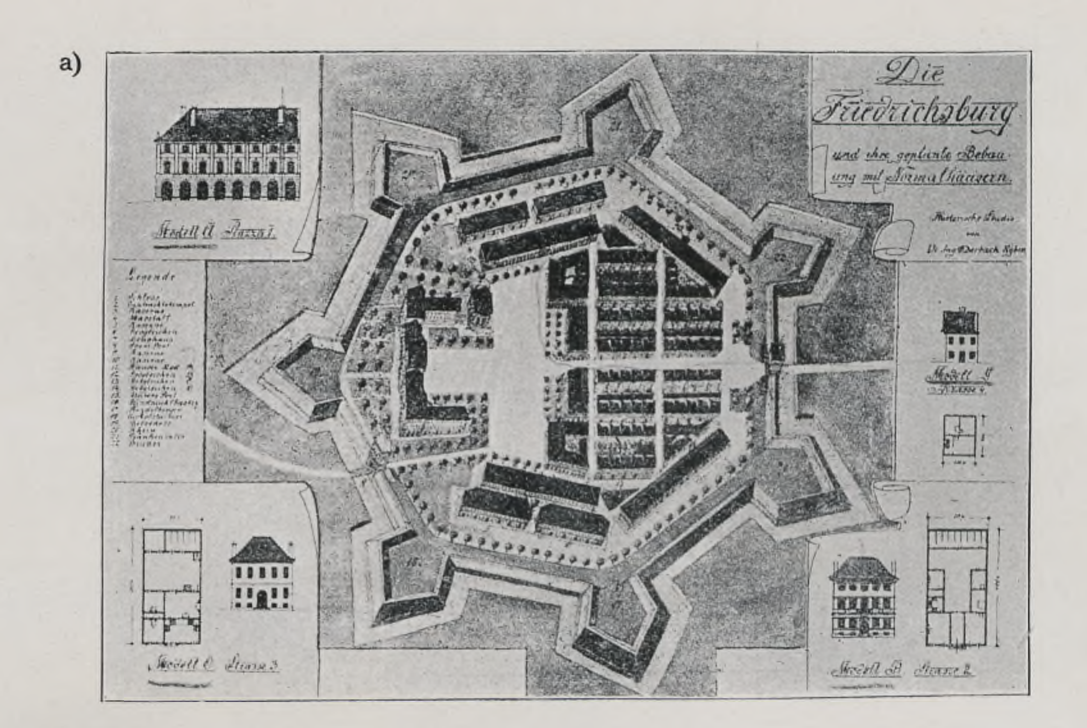
Jahrgang XIII



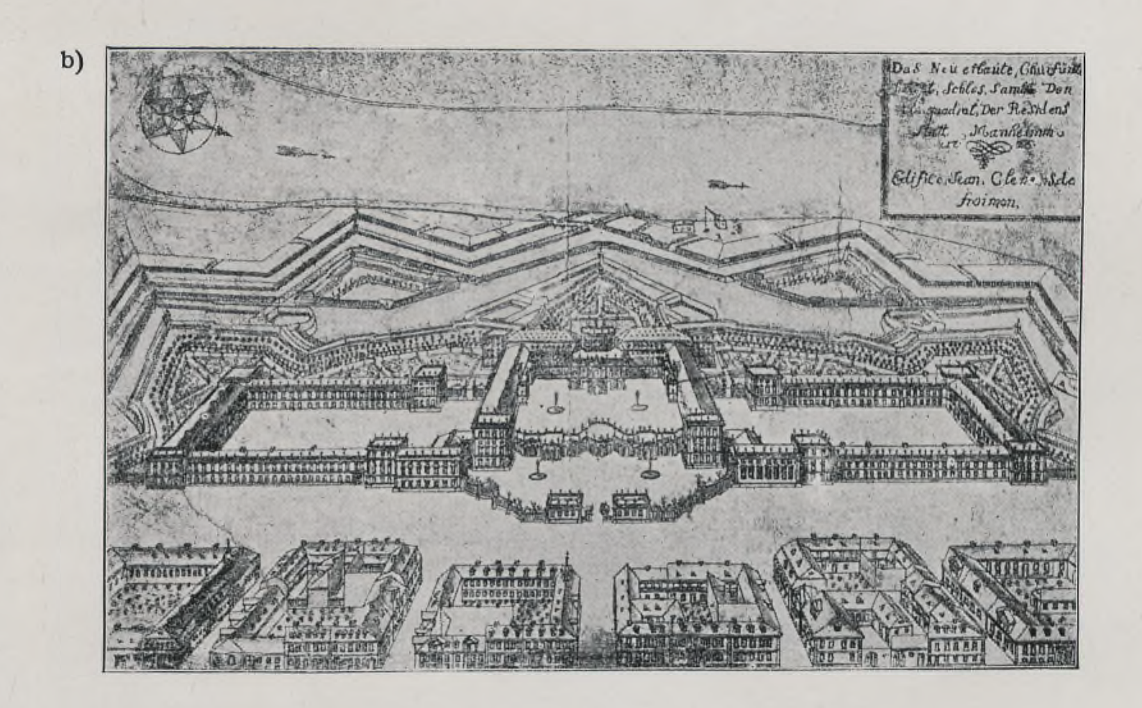
1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a)



b)



Mannheim.

a) Die Friedrichsburg mit den vorgeschriebenen Normalhäusern. — Erster Wiederaufbau von Mannheim 1652—1688.

b) Schloßplan von Froimont — 1726.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Jahrgang XIII

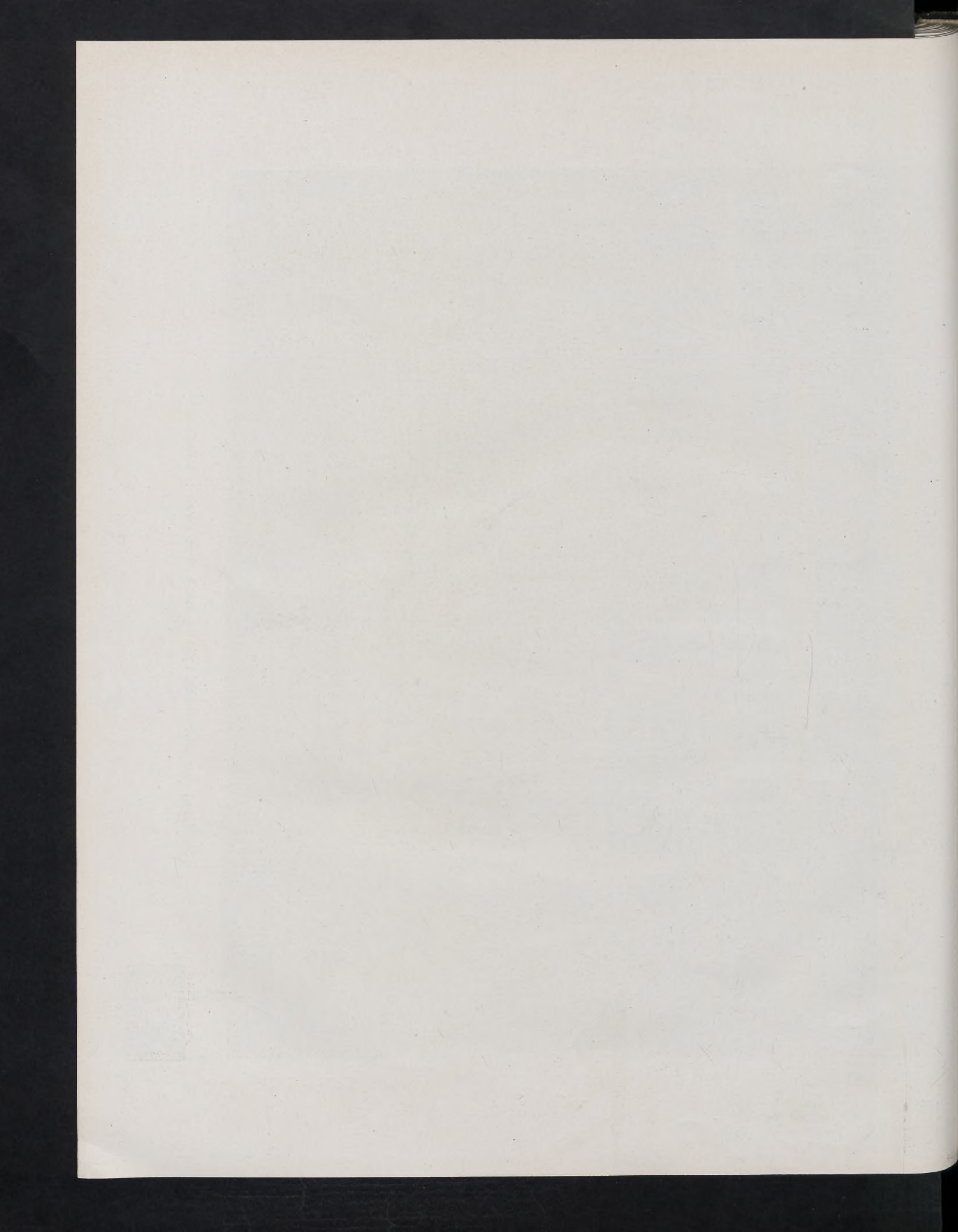


1916

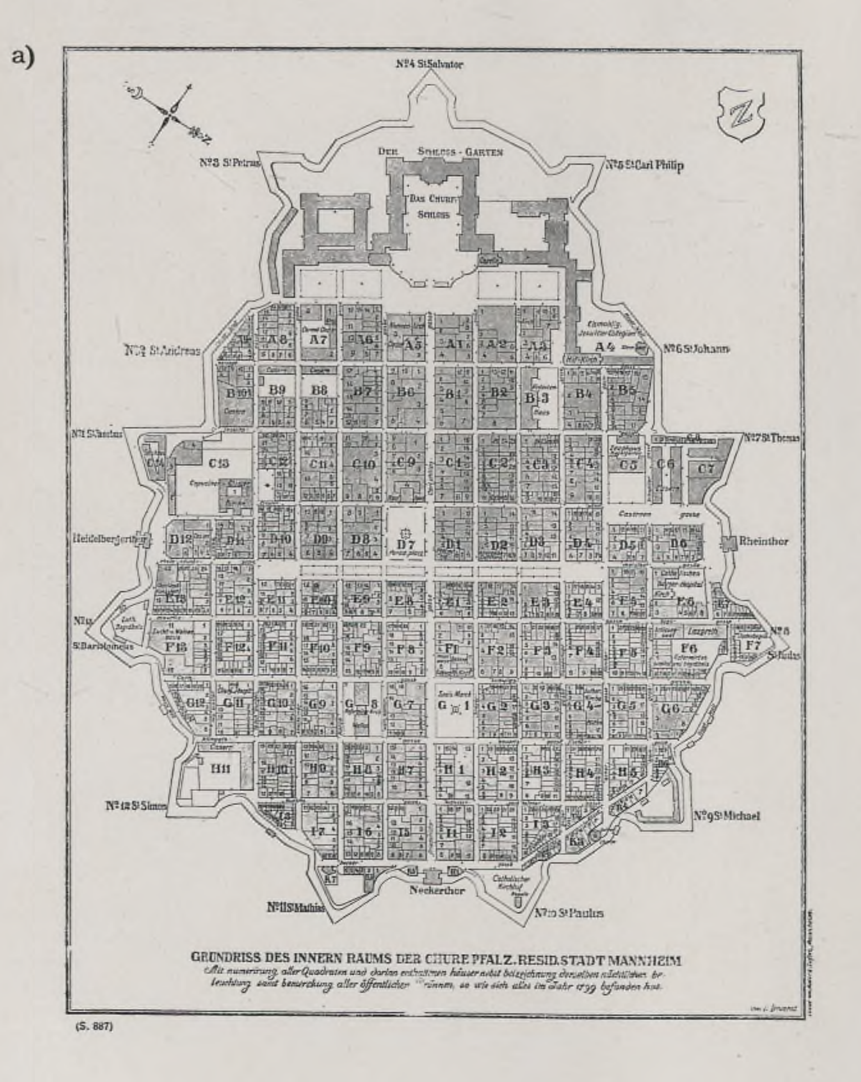
Stadtplan von Mannheim 1760 — nach dem zweiten Wiederaufbau.

(Nach einem Kupferstich von Baertels.)

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a)



b)



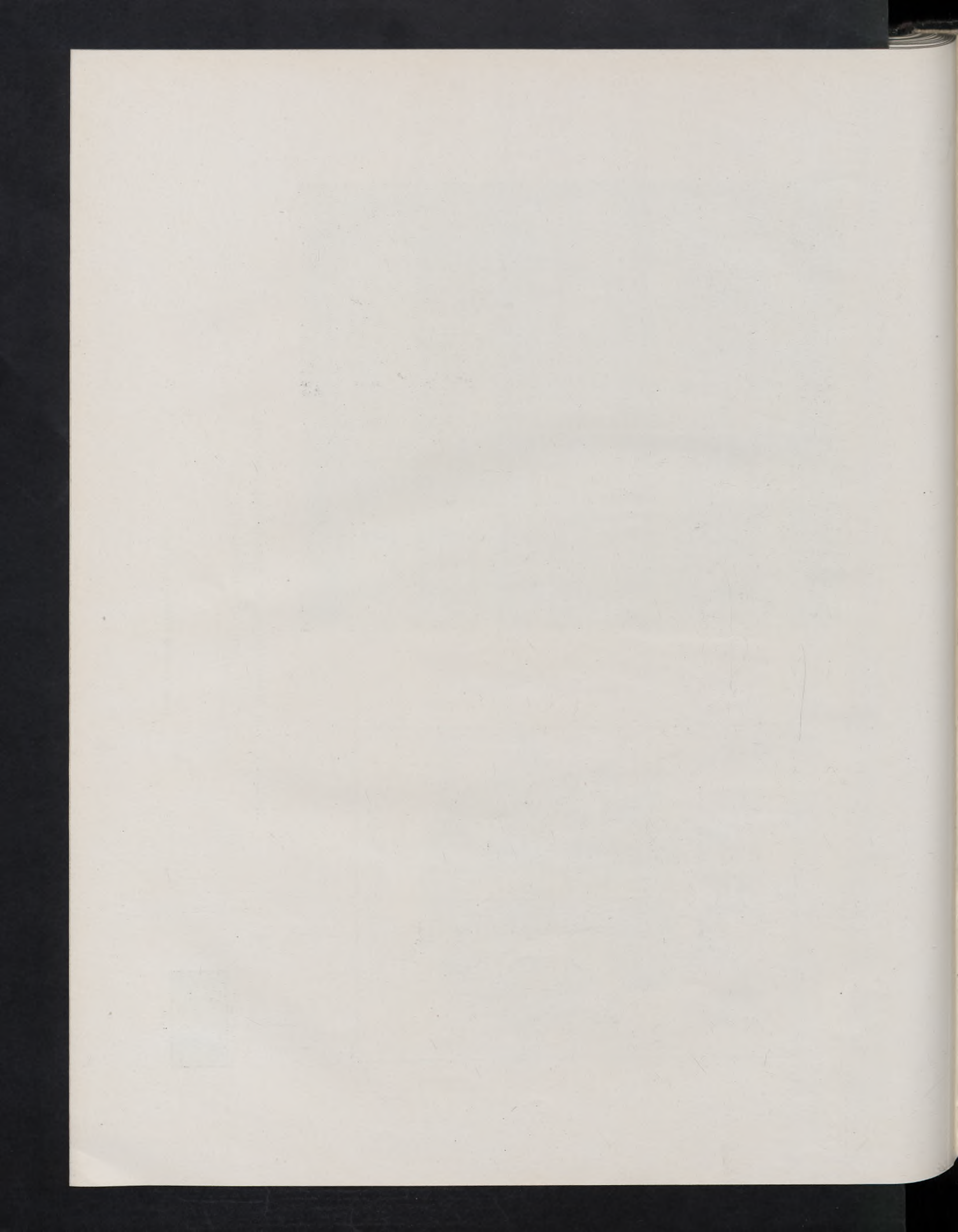
Stadtpläne von Mannheim in den Jahren 1799 und 1813,
vor und nach der Entfestigung.

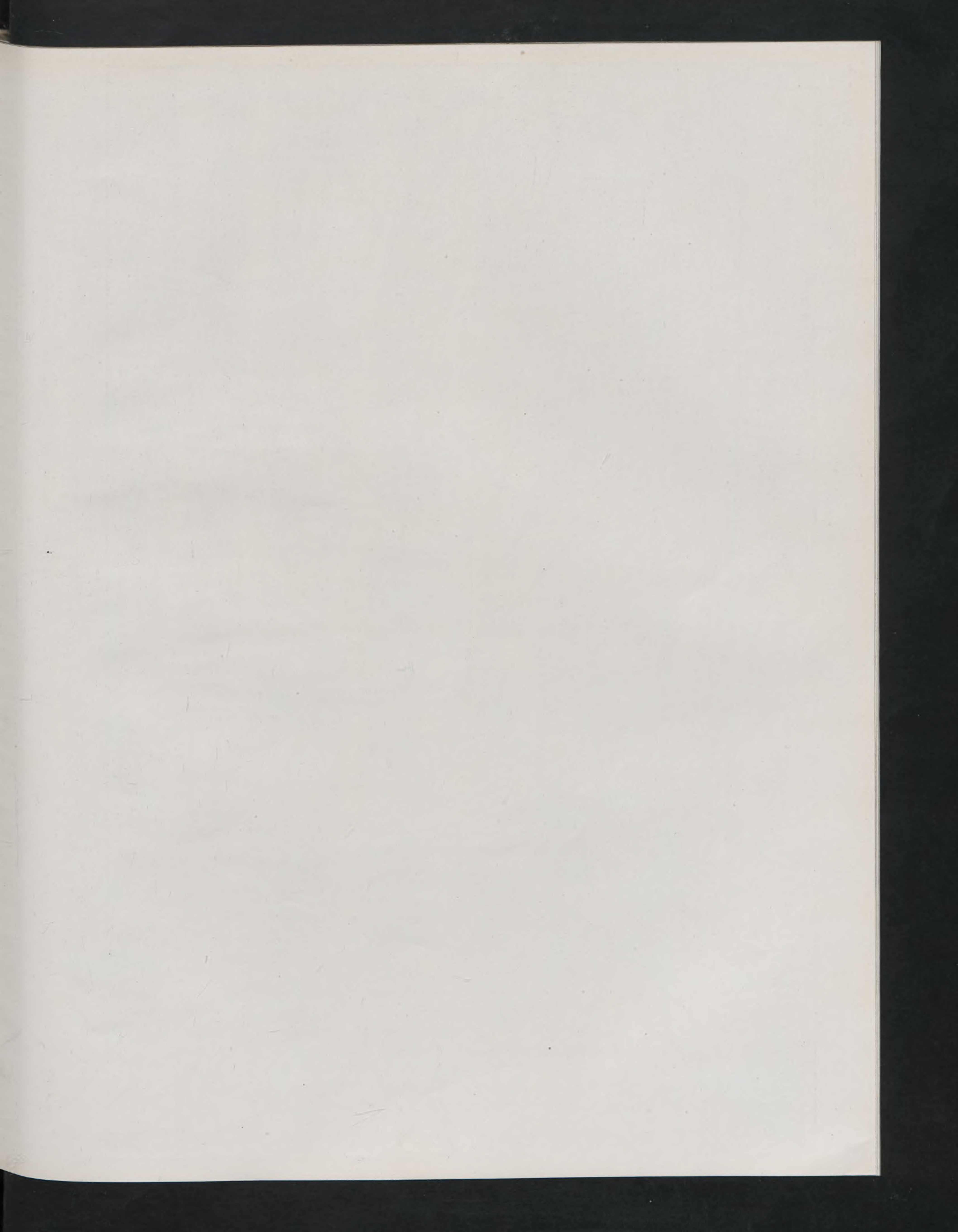
Jahrgang XIII

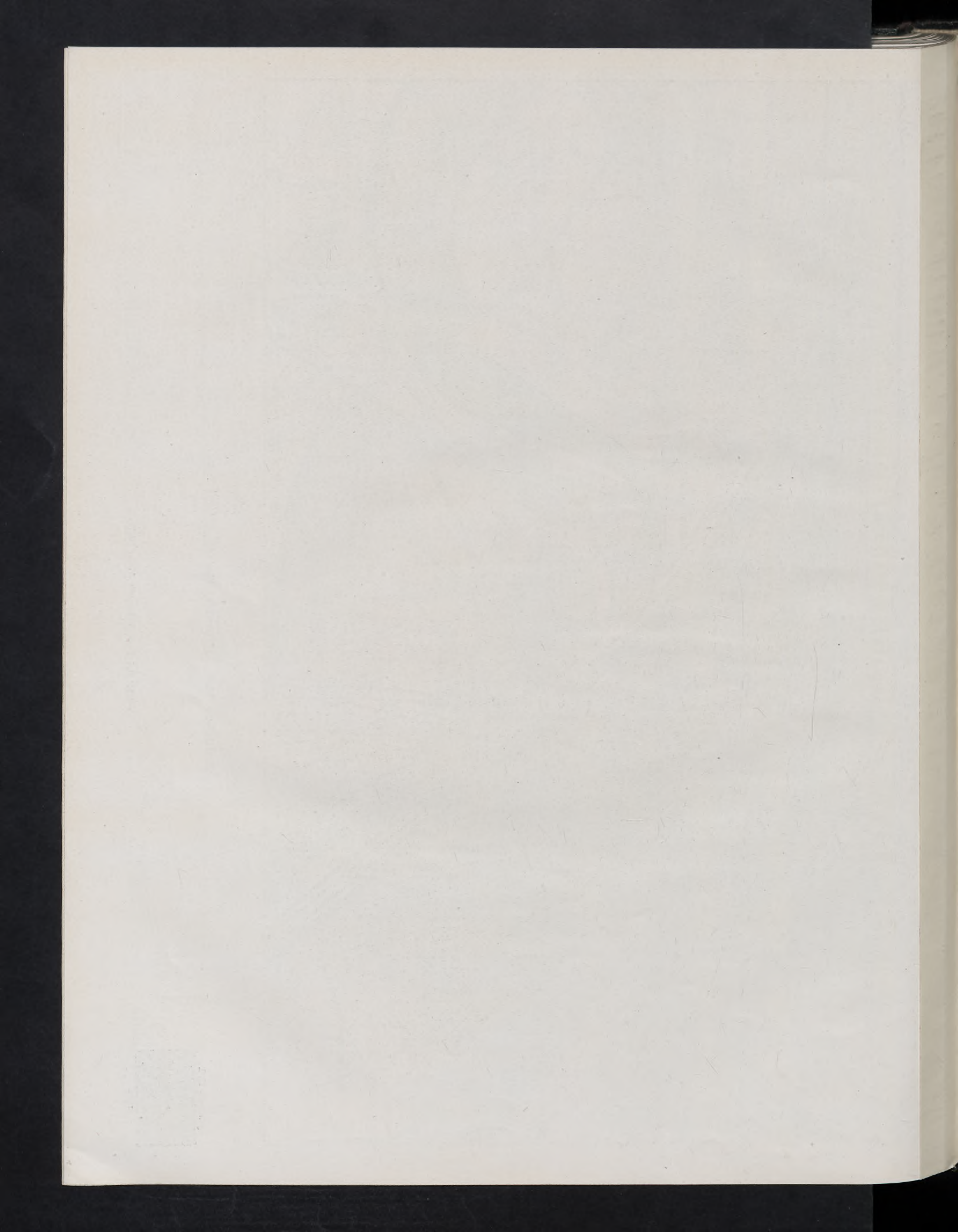


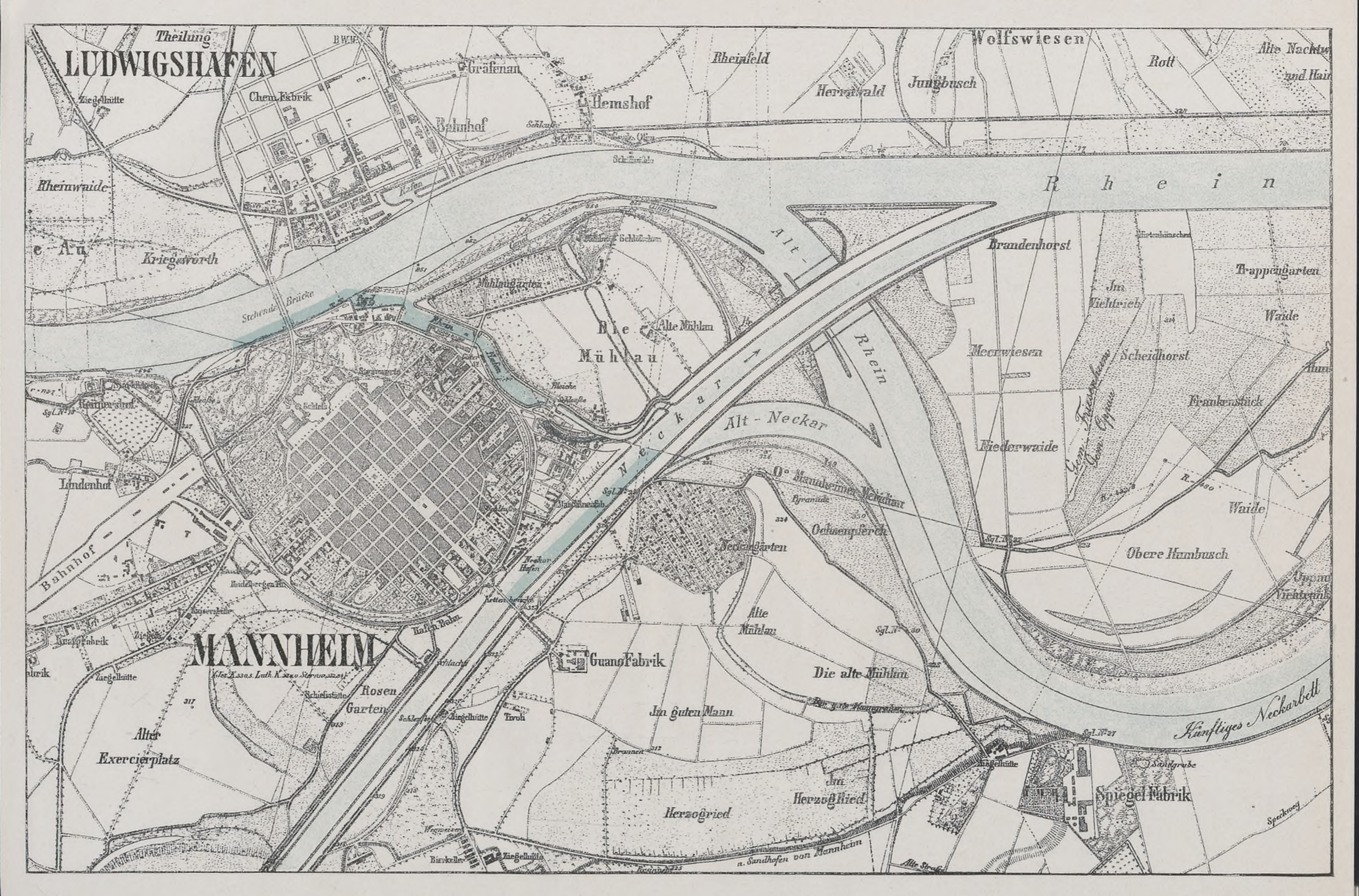
1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.









Stadtpläne von Mannheim um 1870 und 1900.



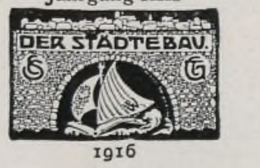
Jahrgang XIII
1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf zur Bebauung eines Baublockes an der Königstraße in Magdeburg.

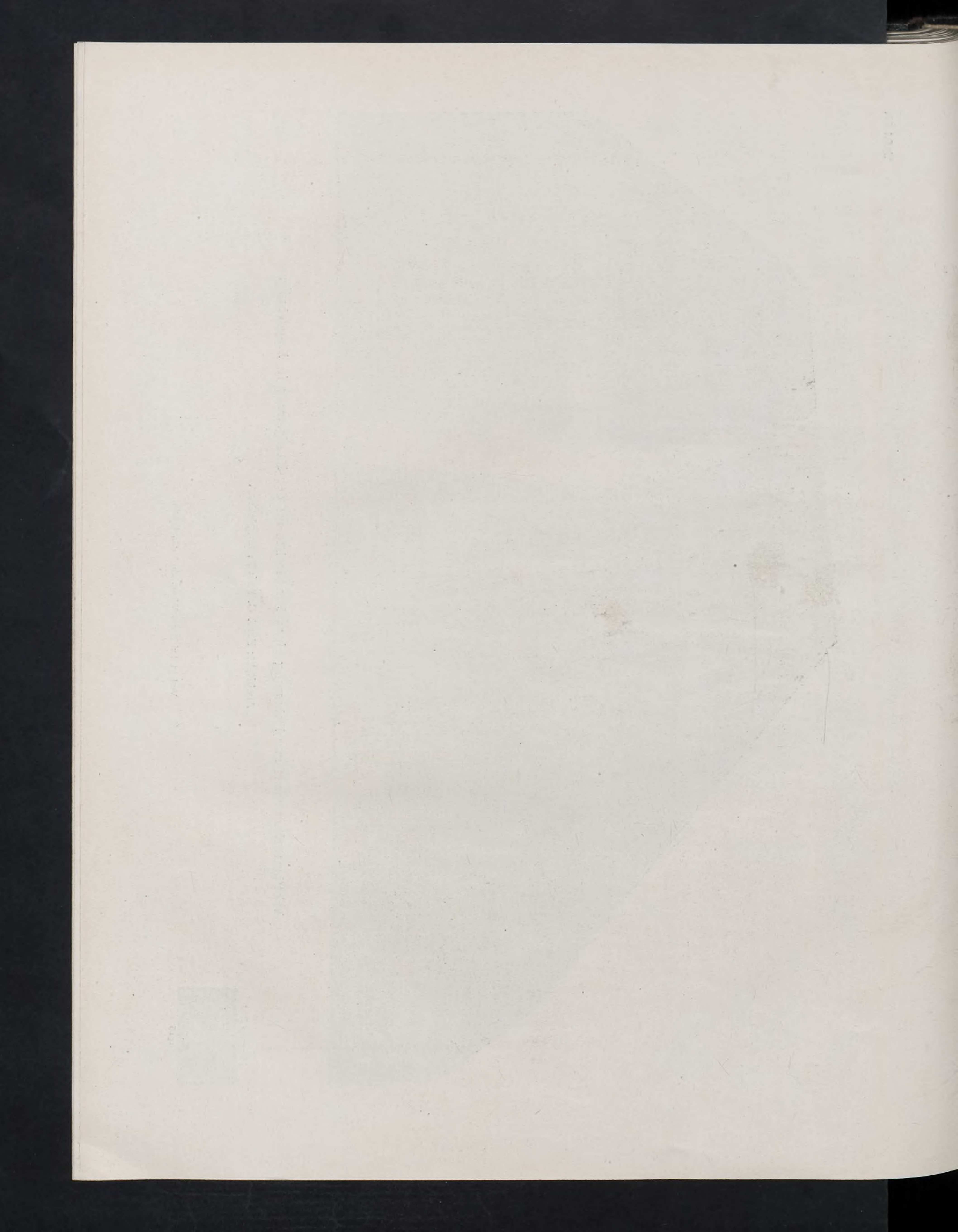
Architekt: Prof. C. Prévôt, Magdeburg.

Jahrgang XIII



1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



NEWARK CITY PLAN COMMISSION

PLAN OF MEADOW DEVELOPMENT AND HARBOR IMPROVEMENT

HARRY W TUTTLE ARCHITECT

1 PASSENGER FERRY
2 COMMERCIAL CENTRE
3 RECREATION PARK
4 RECREATION PIER
5 CAR FERRY
6 COMMERCIAL PIERS
7 STEAMSHIP PIERS
8 SHIP CHANNEL
9 GRAIN ELEVATORS
10 COAL PIER
11 BARGE CANAL TERMINAL
12 NAVY YARD
13 PARADE GROUND SURROUNDED BY BARRACKS ADMINISTRATION BUILDINGS, ETC

CLASSIFICATION YARD
RESIDENTIAL ZONE
NEWARK
ELIZABETH
INDUSTRIAL ZONE
WAREHOUSE ZONE
PASSAIC RIVER
HACKENSACK RIVER
NEWARK BAY
BAYONNE
STATEN ISLAND

Plan No. 10. Newark Bay and the meadow lands about it, if developed after a plan such as this, would become an industrial port without equal. Newark can do its share by instituting the work with little effort and at slight expense. Other cities, Elizabeth, Bayonne and Jersey City will follow. Note the radial streets for easy movement of goods the residential area accessible to all parts of the industrial district. All the needs of a complete modern port are here met. See Meadow and Bay Suggestions under Transportation in Part I

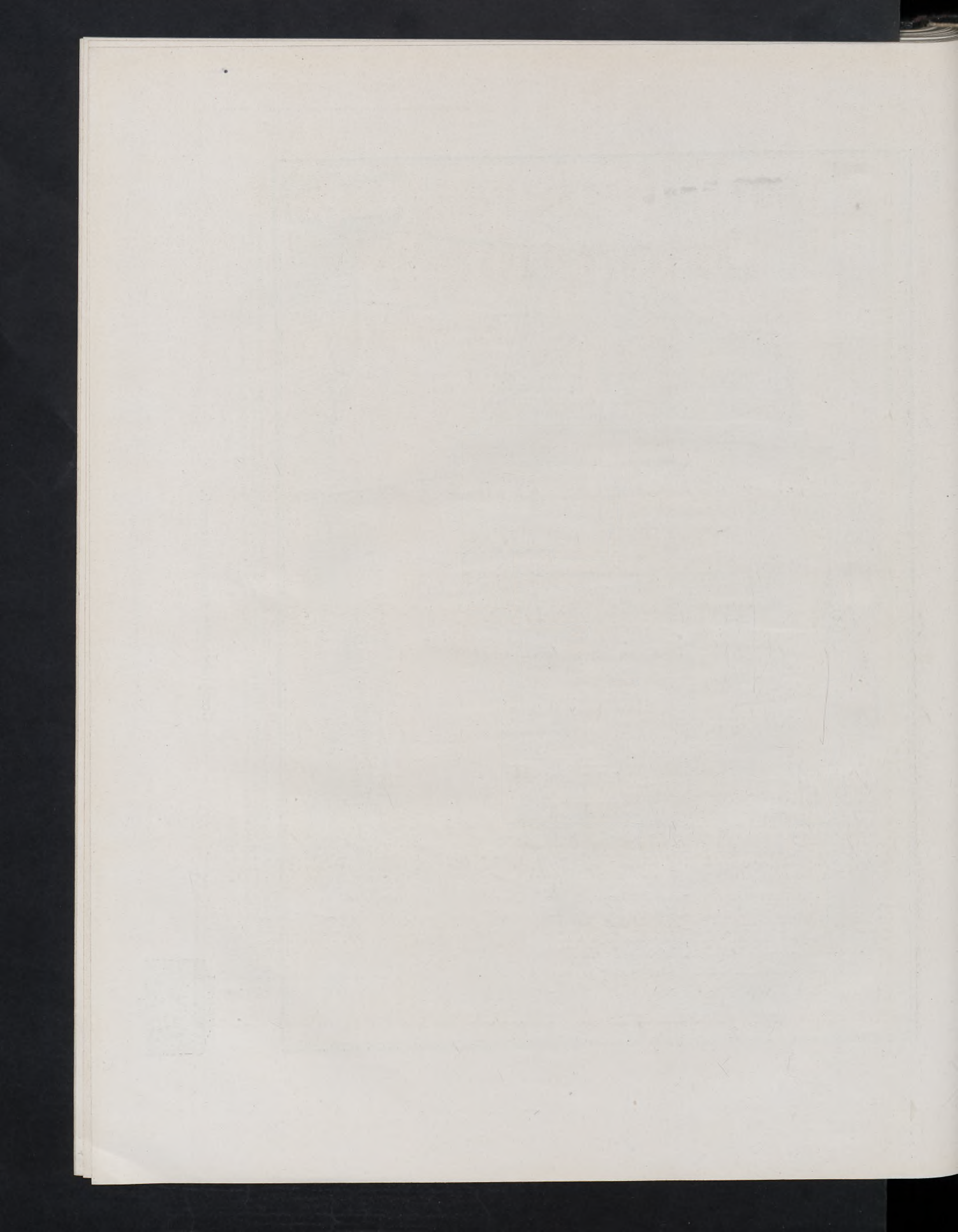
Jahrgang XIII



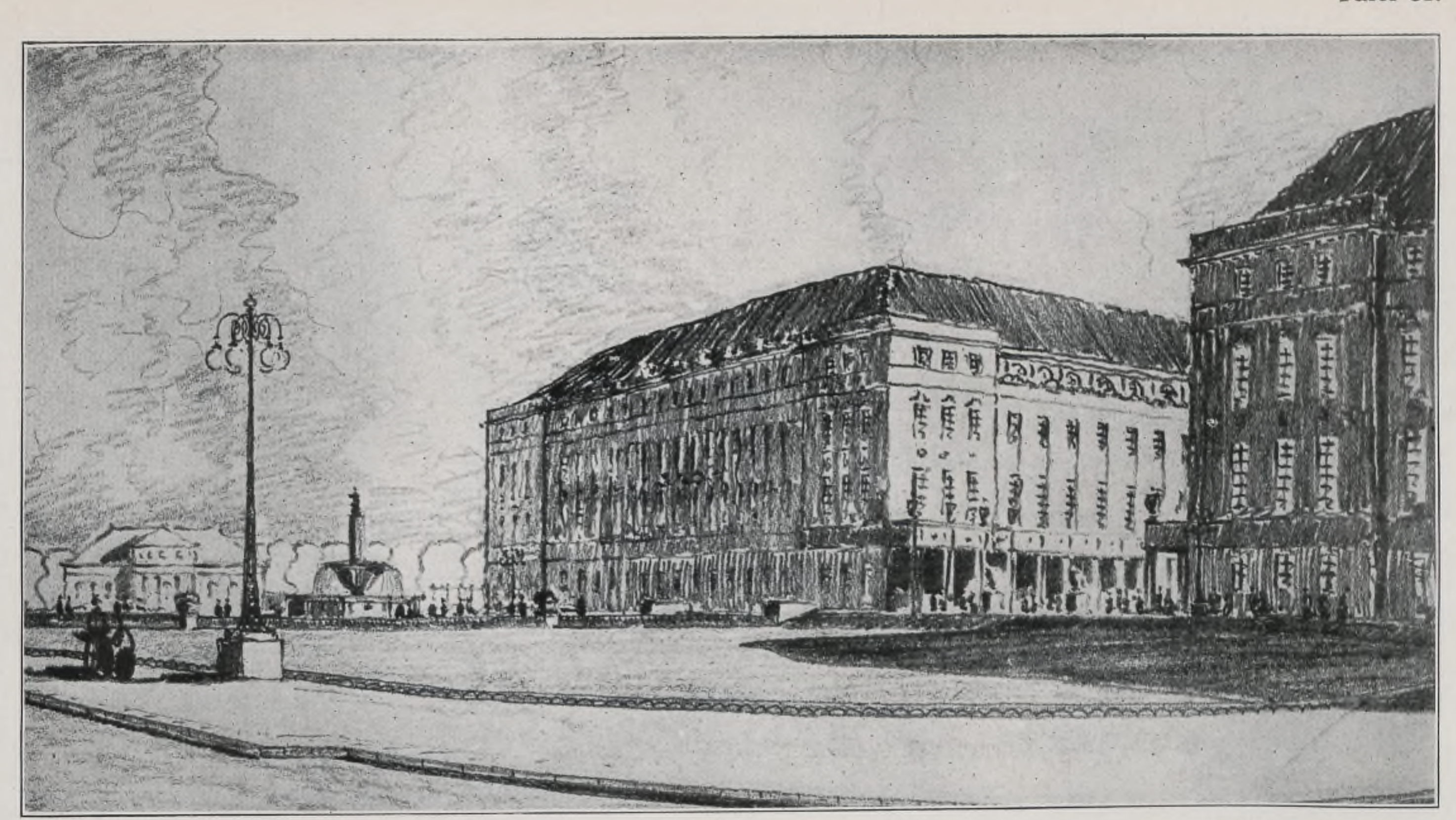
1916

Comprehensive Plan of Newark.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







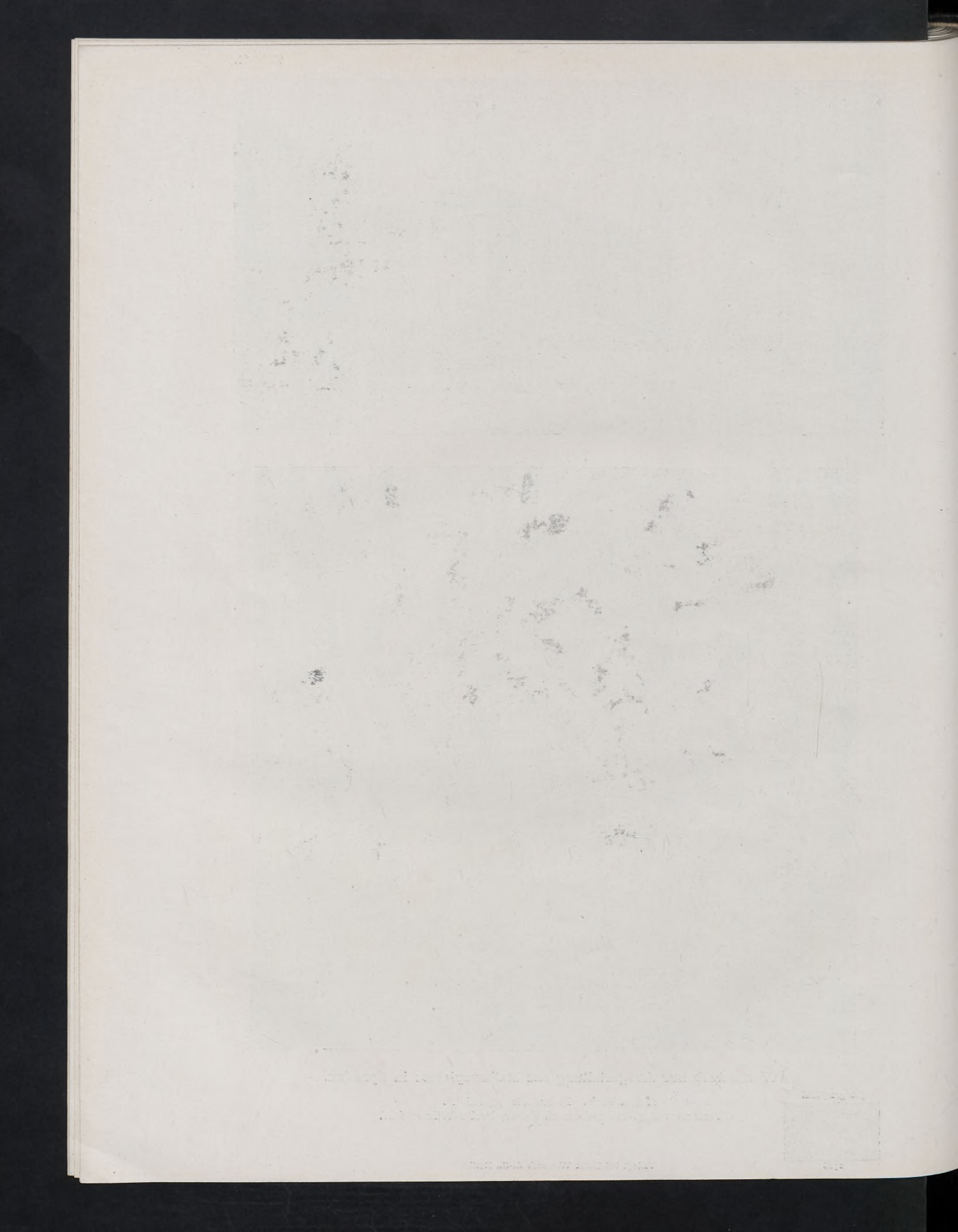


Wettbewerb zur Ausgestaltung des Rathausplatzes in Spandau.

Ein 1. Preis. Kennwort: „Spandau".
Verfasser: Reg.-Baumeister H. Kaiser, Berlin-Wilmersdorf.

Jahrgang XIII
DER STÄDTEBAU
1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a)



b)



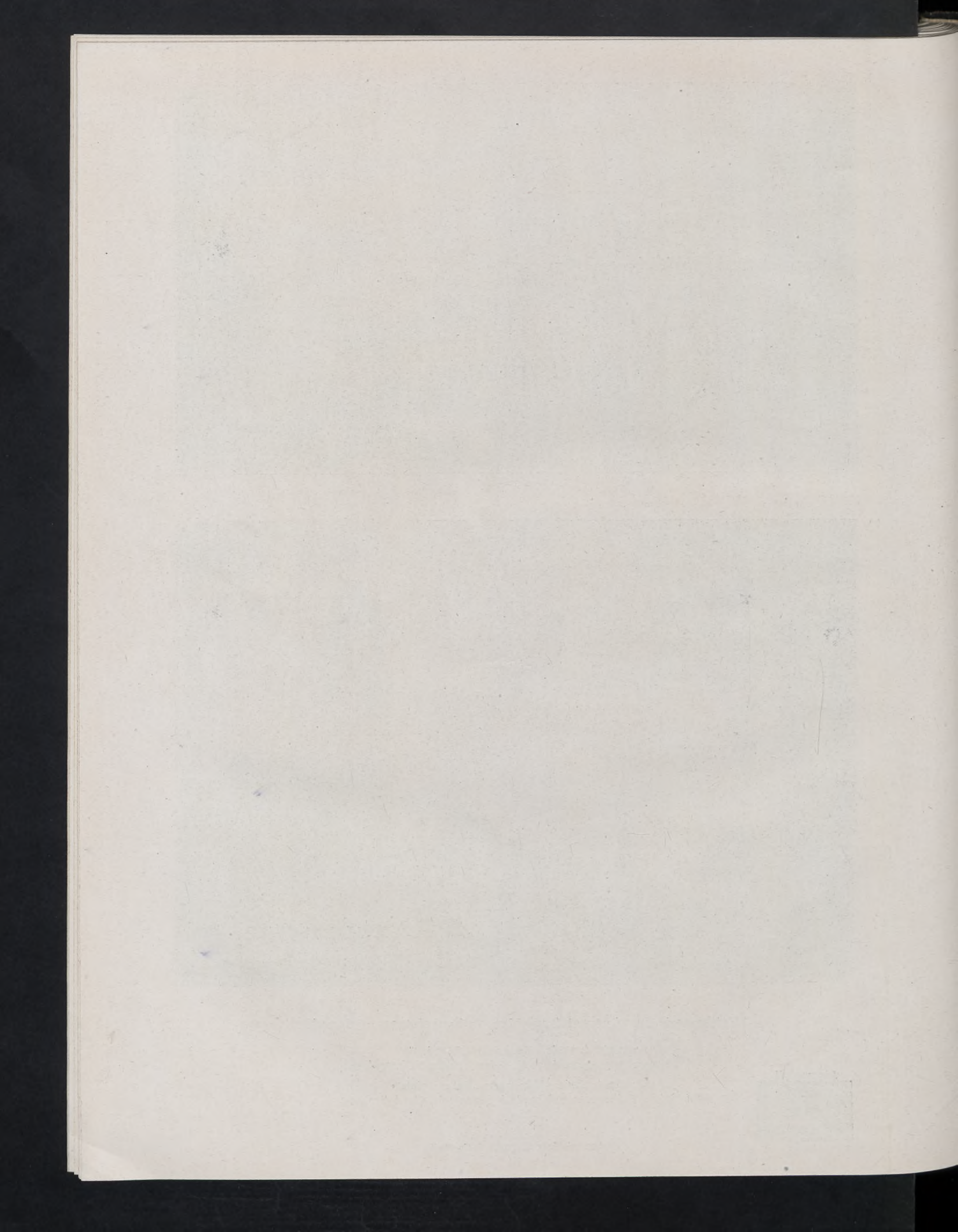
Wettbewerb zur Ausgestaltung des Rathausplatzes in Spandau.

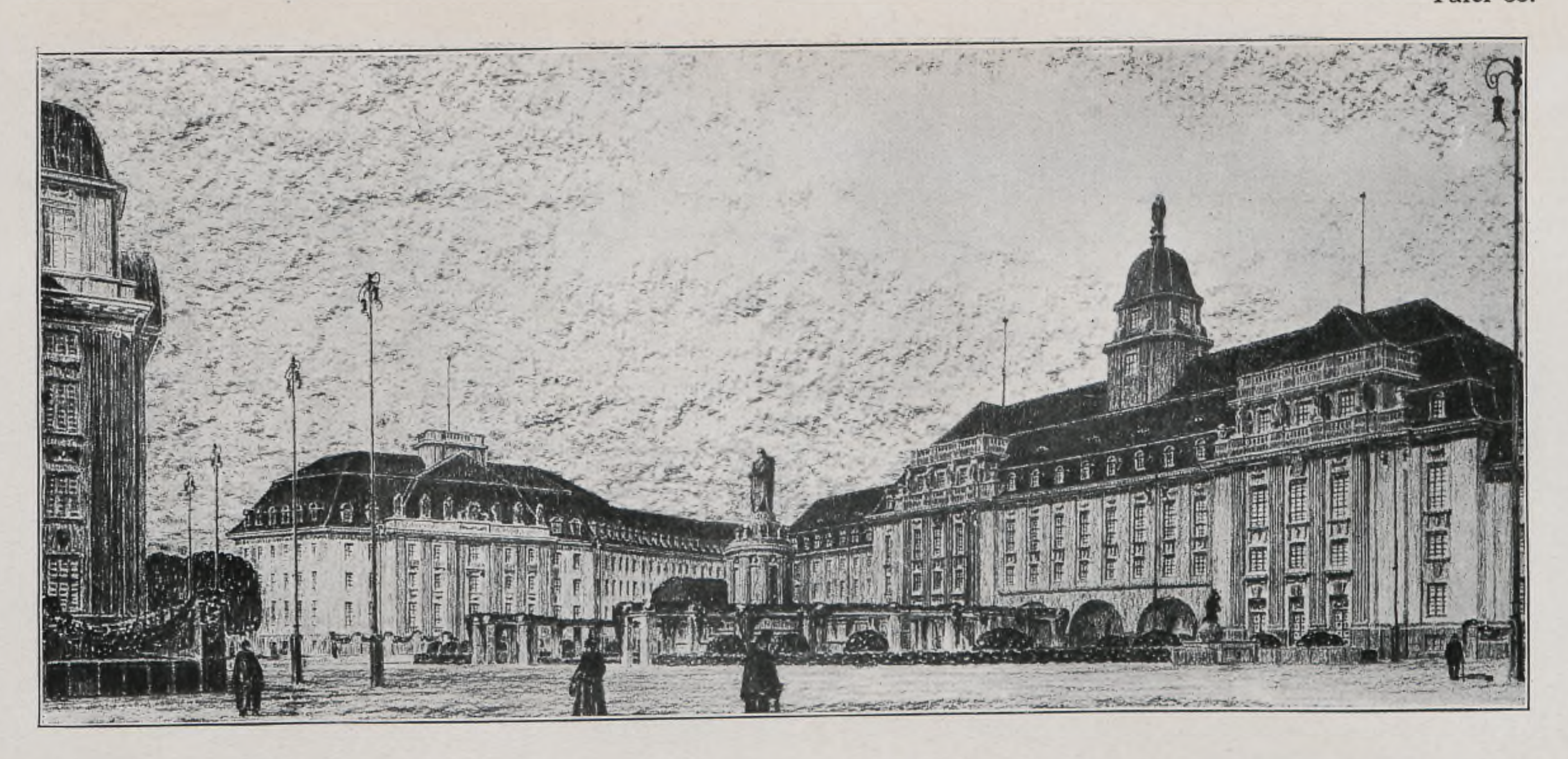
a) Ein 1. Preis. Kennwort: „Spandau“.
Verfasser: Reg.-Baumeister H. Kaiser, Berlin-Wilmersdorf.

b) Ein 1. Preis. Kennwort: „Rathausplatz“.
Verfasser: Professoren Reinhardt & Süßenguth, Charlottenburg.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Wettbewerb zur Ausgestaltung des Rathausplatzes in Spandau.

Ein 1. Preis. Kennwort: „Rathausplatz“.

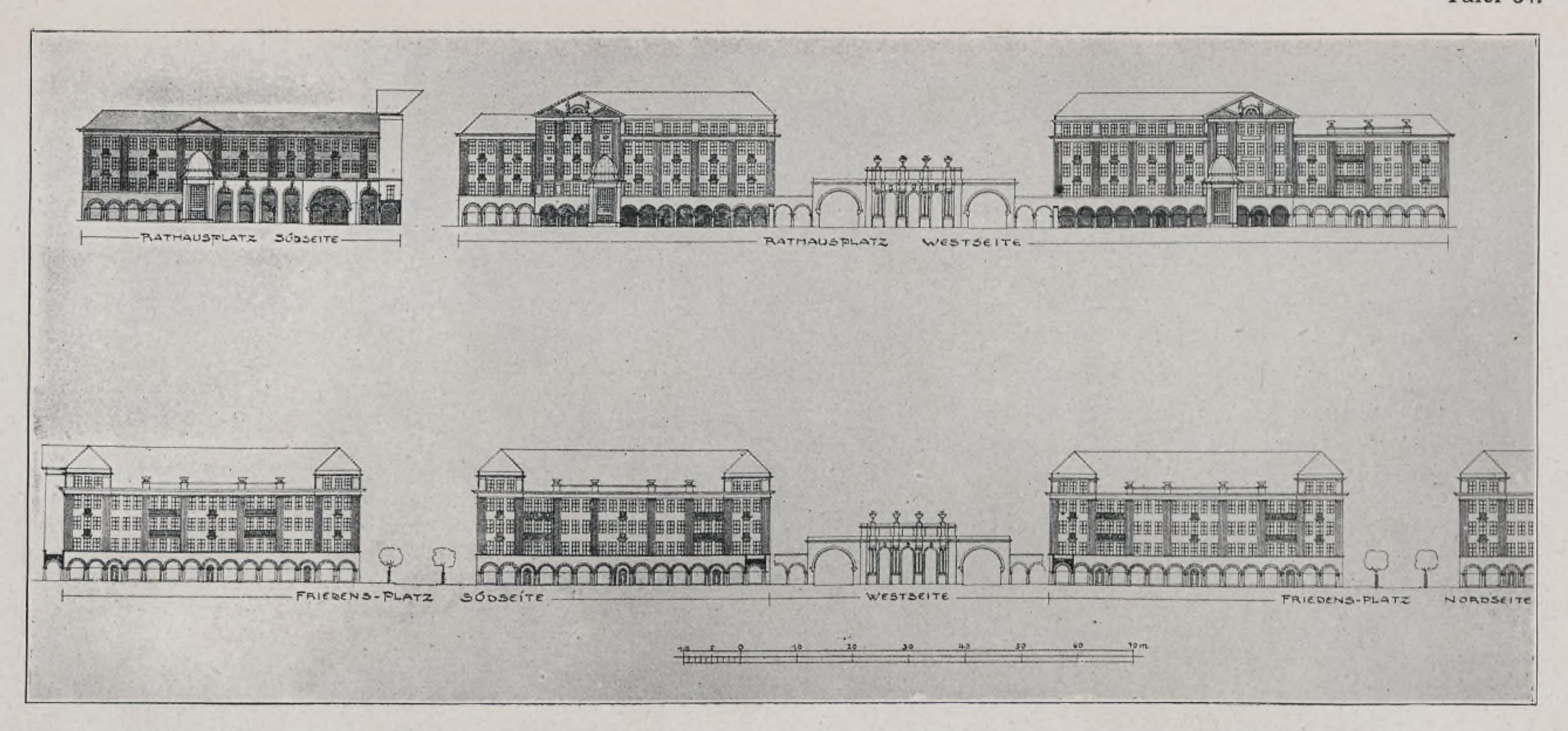
Verfasser: Professoren Reinhardt & Süßenguth, Charlottenburg.

Jahrgang XIII



1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Wettbewerb zur Ausgestaltung des Rathausplatzes in Spandau.

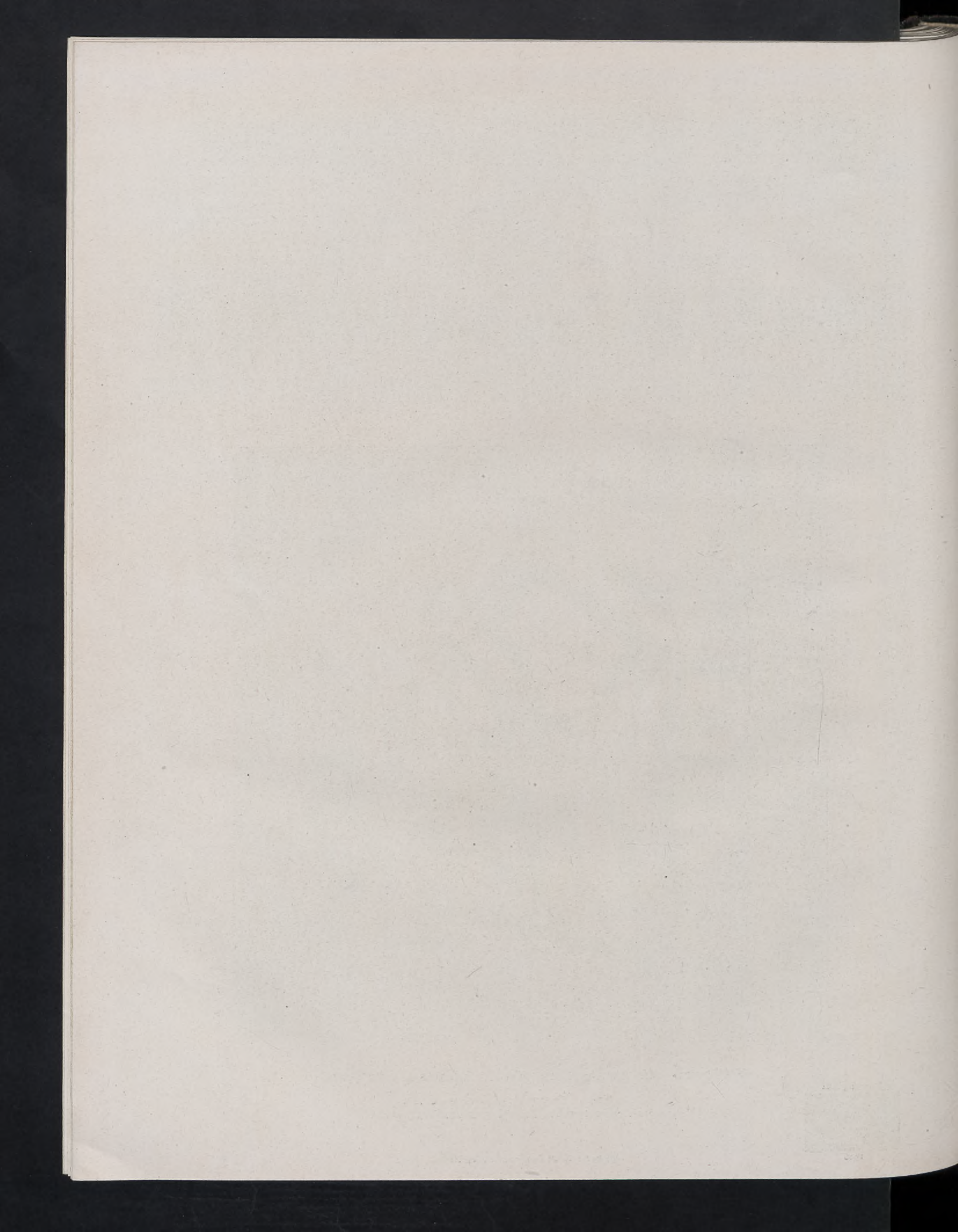
Ein 2. Preis. Kennwort: „Durchhalten II".
Verfasser: Arthur Peschel, Architekt, Berlin-Wilmersdorf.

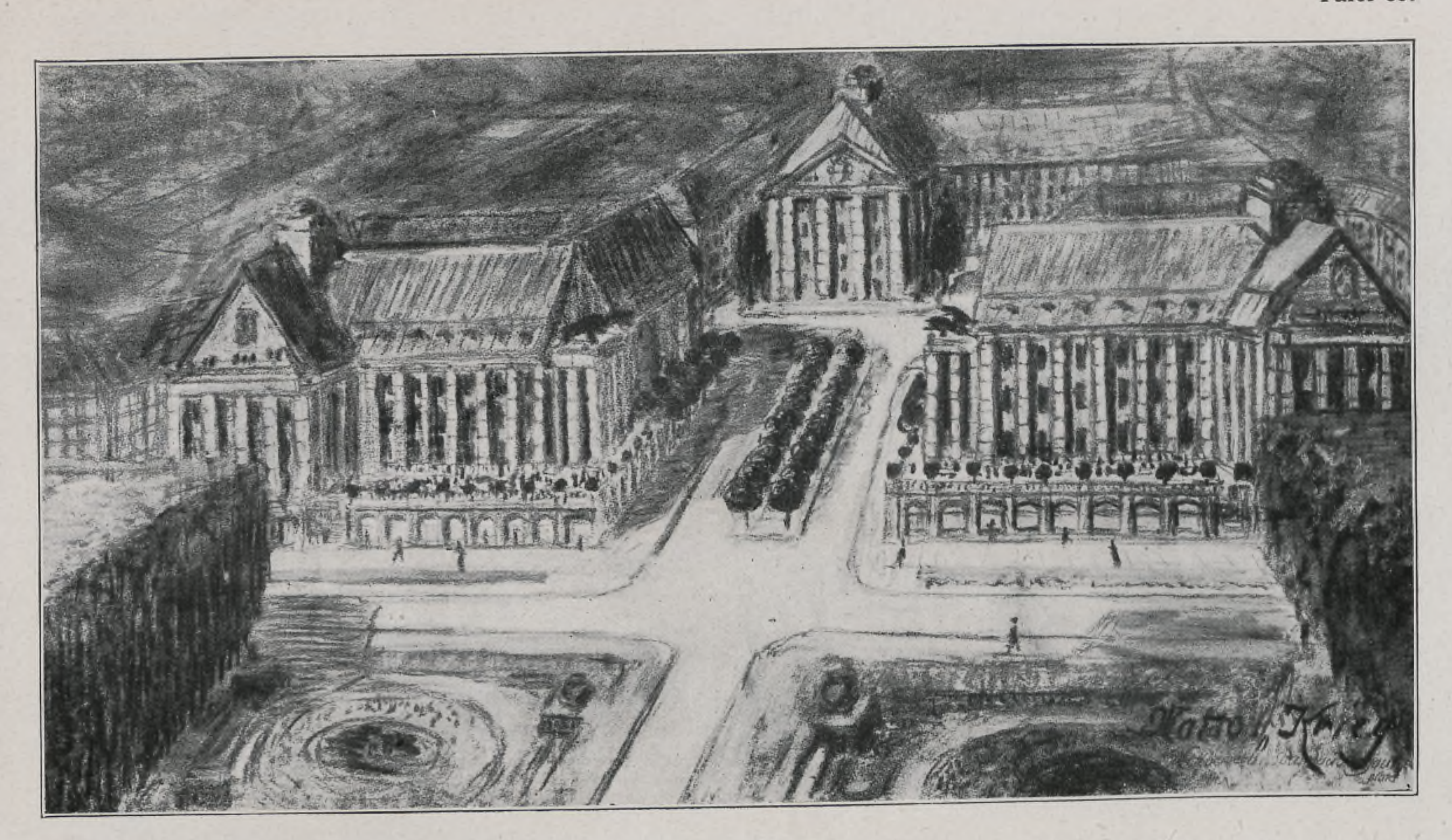
Jahrgang XIII

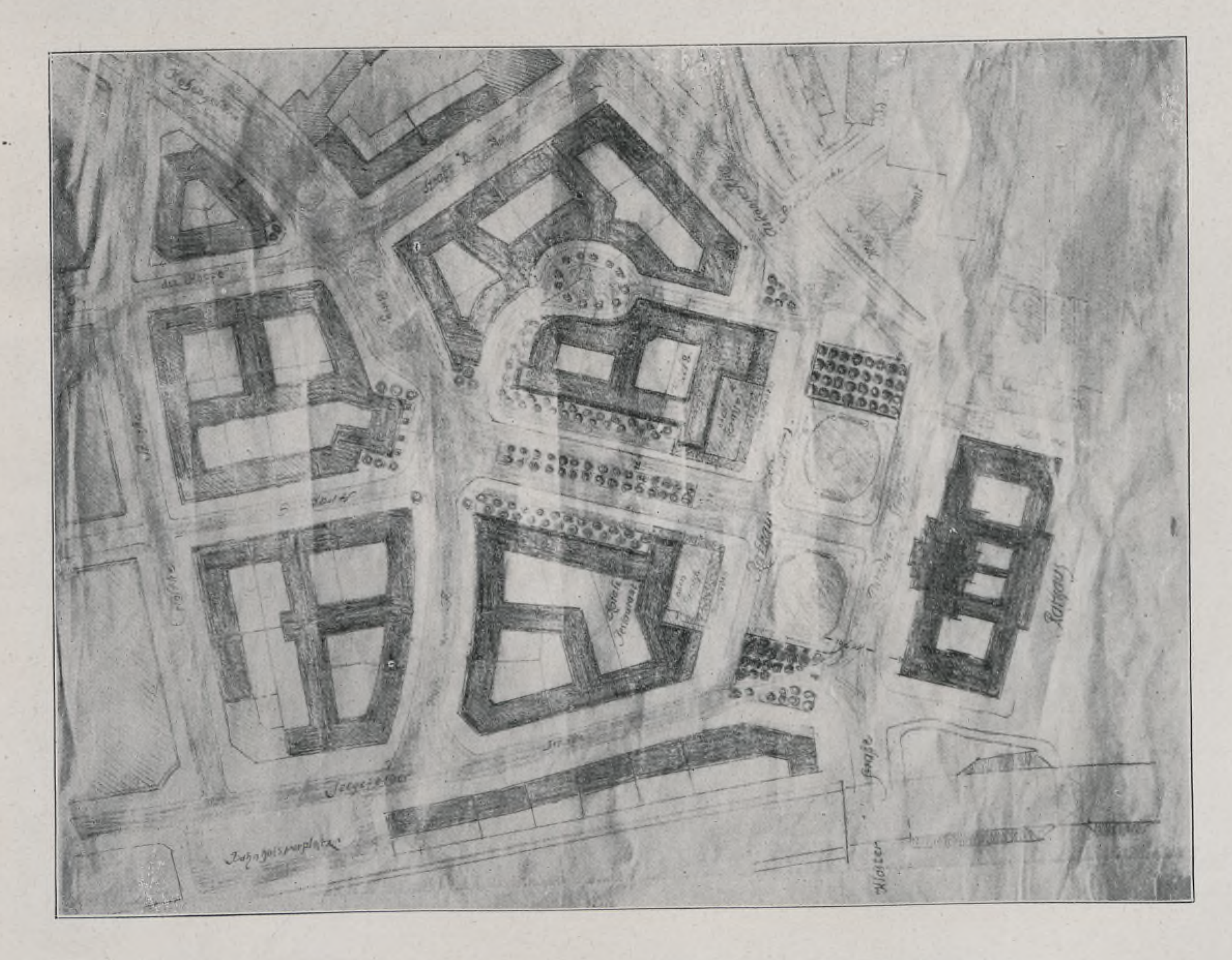


1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





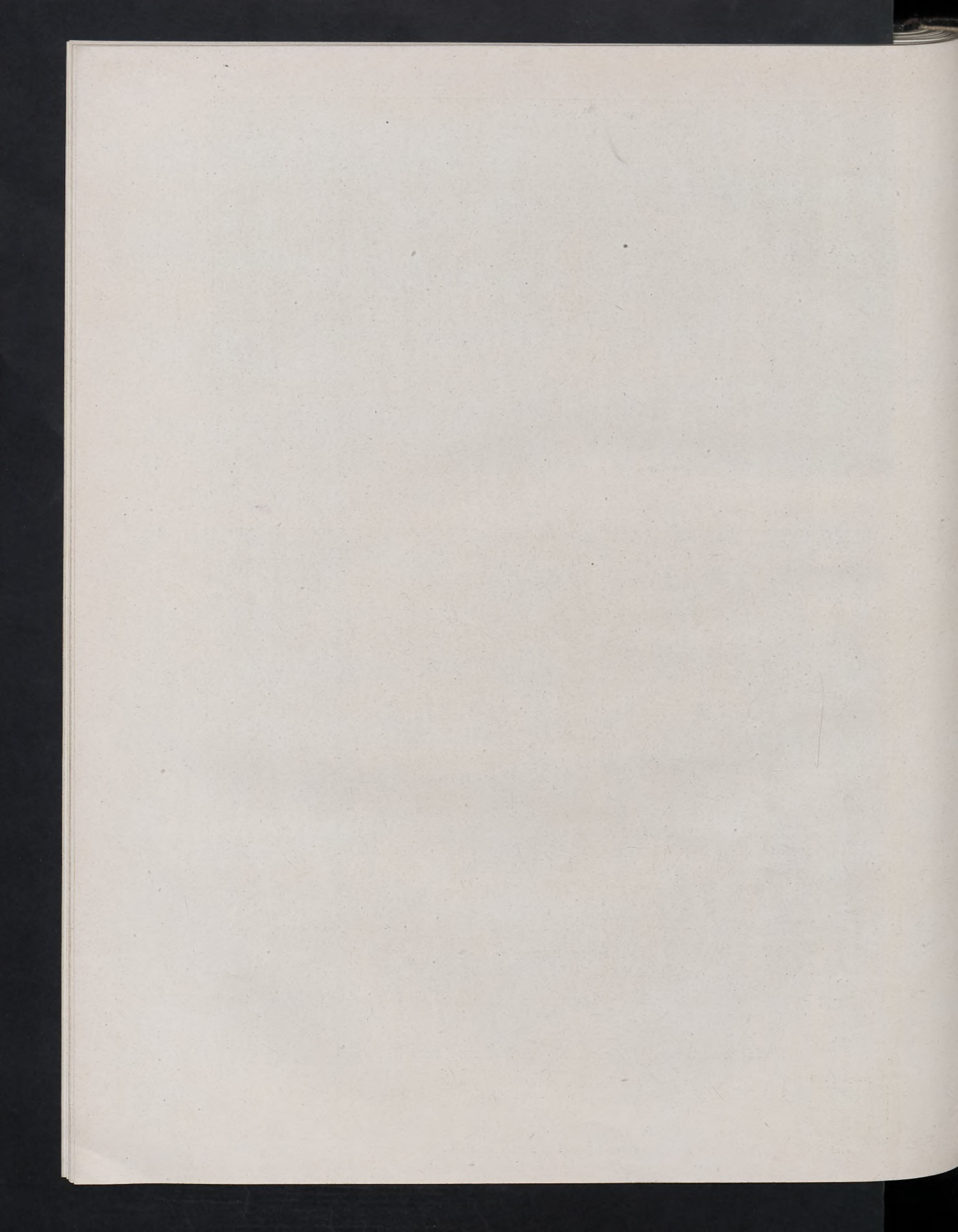


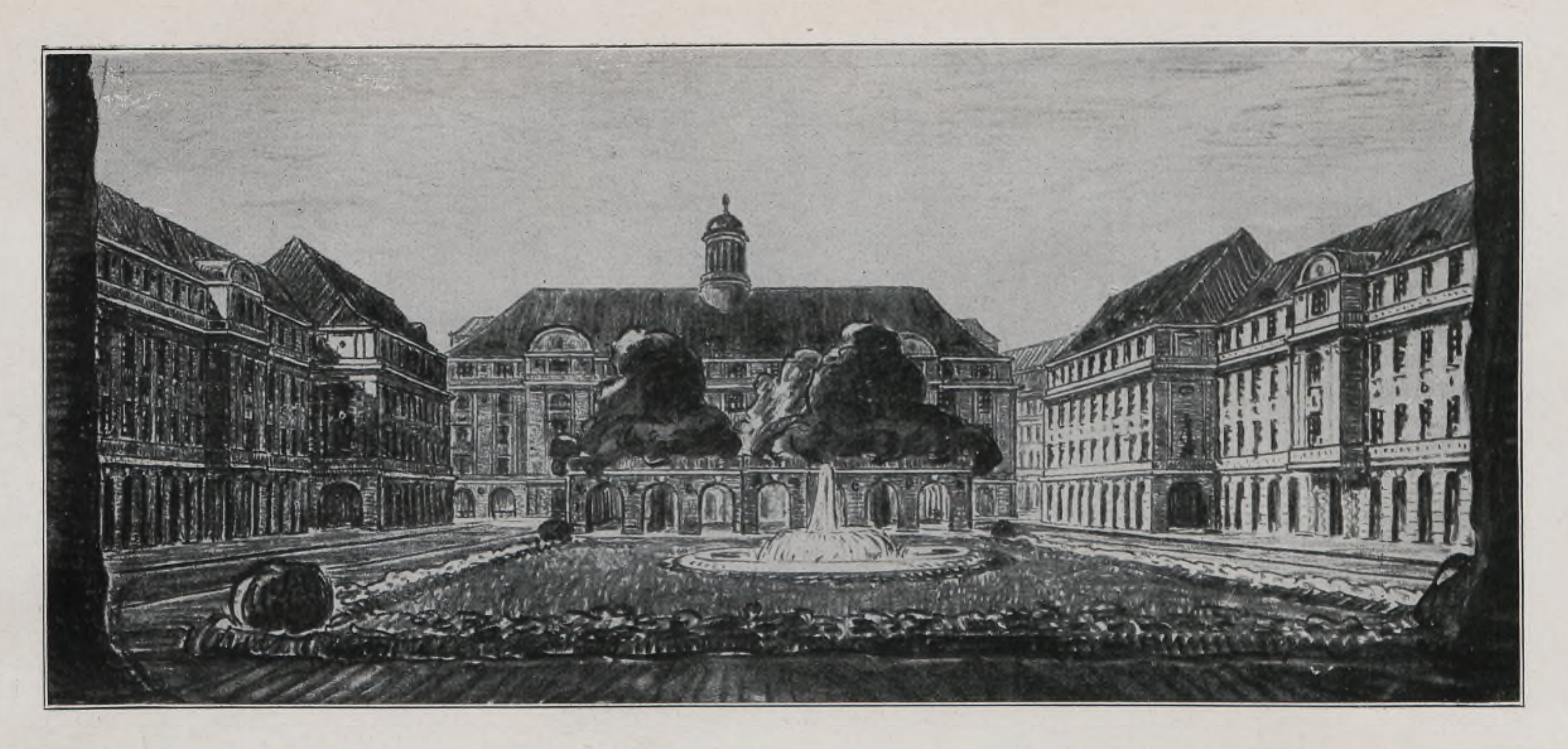
Wettbewerb zur Ausgestaltung des Rathausplatzes in Spandau.

Ein 2. Preis. Kennwort: „Krieg“.
Verfasser: Otto Michaelsen, Architekt, B. D. A., Berlin, z. Z. im Felde.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Wettbewerb zur Ausgestaltung des Rathausplatzes in Spandau.

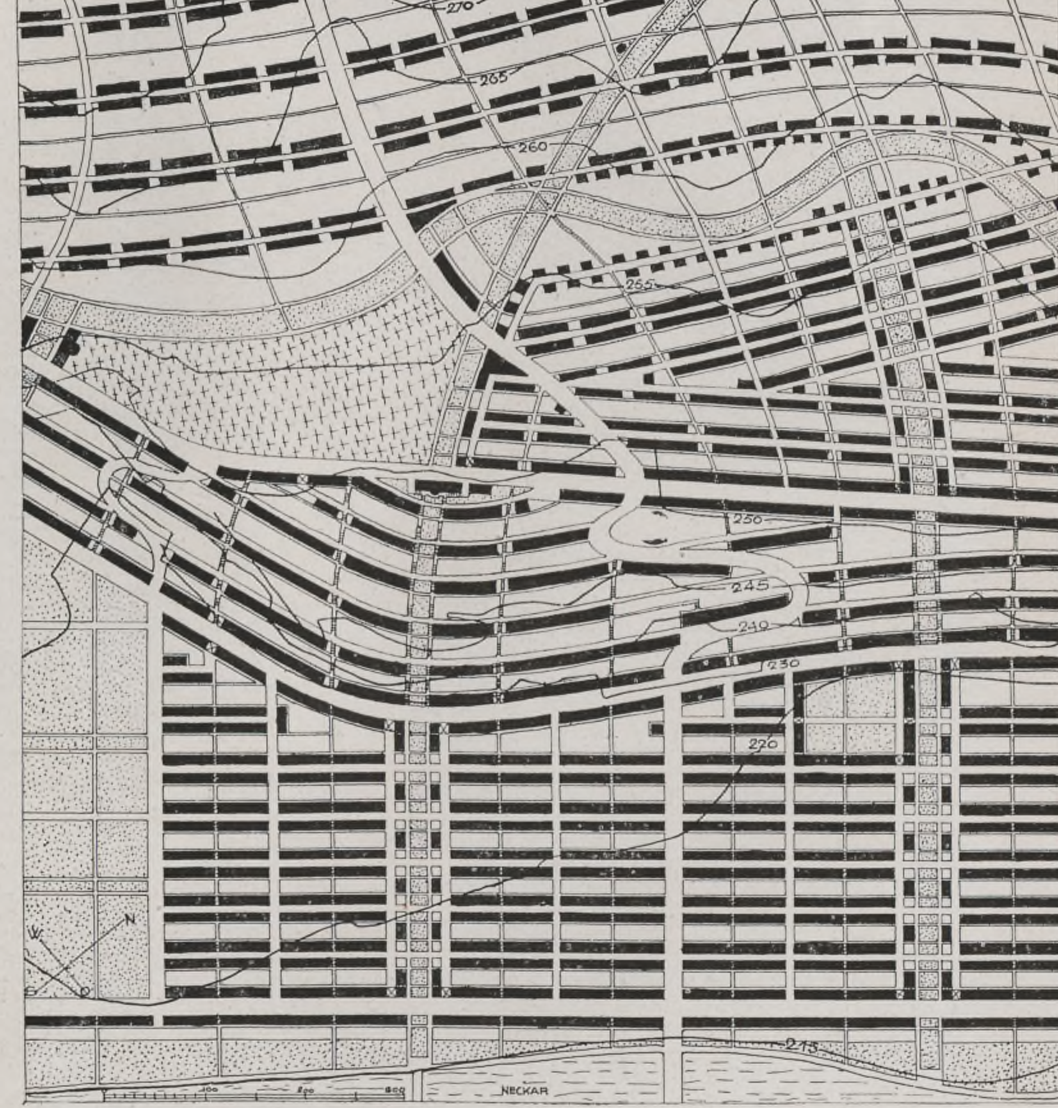
Angekauft. Kennwort: „Deutscher Stadtbau".
Verfasser: Emil Fader, Reg.-Baumeister, Berlin-Schöneberg.

Jahrgang XIII
DER STÄDTEBAU
1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a)





a) Ausschnitt aus Zone III des Stuttgarter Stadtbauplanes.

b) Dasselbe Baugelände in neuer Verbauungsweise.

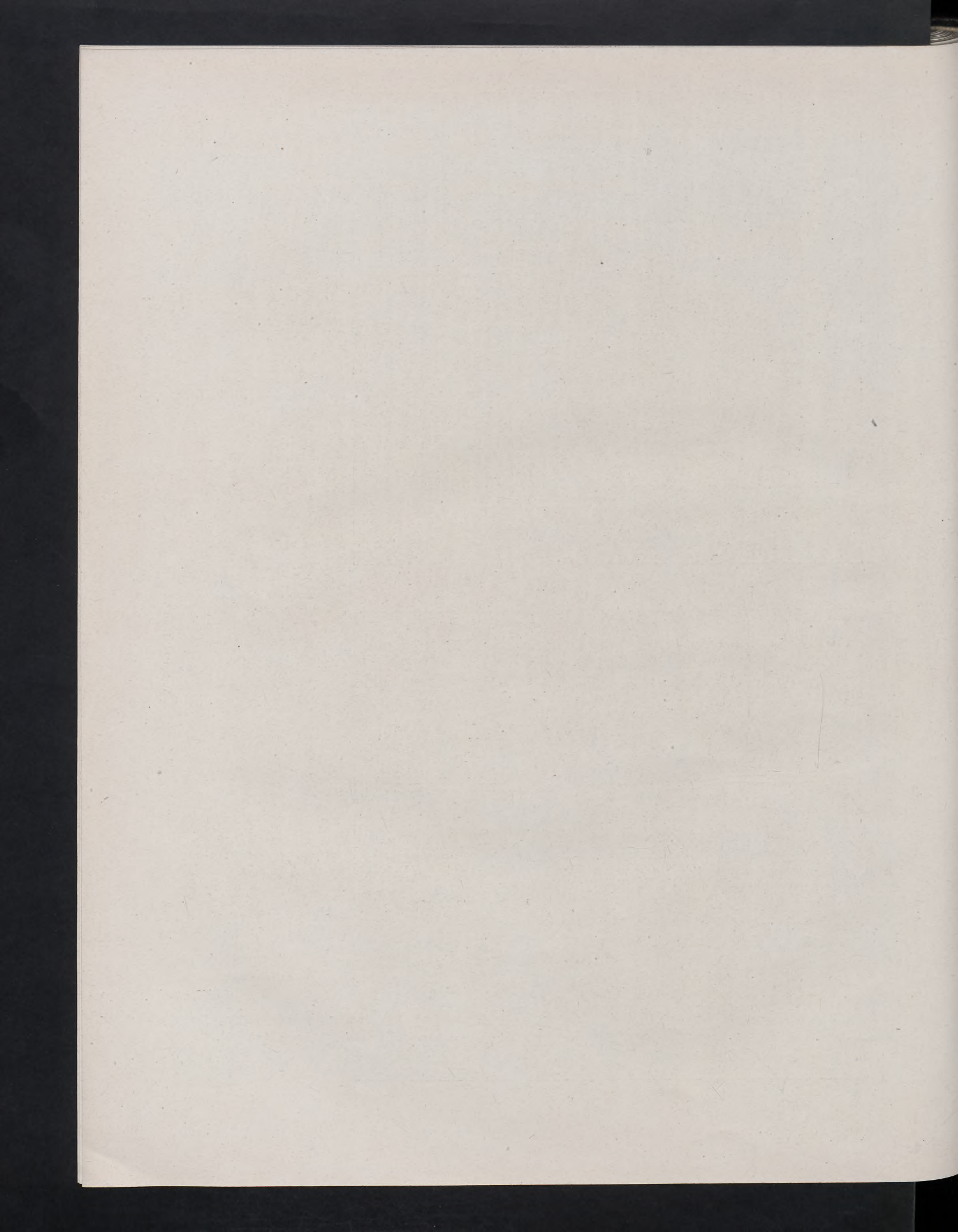
Architekt: J. F. Haeuselmann, Stuttgart.

Jahrgang XIII

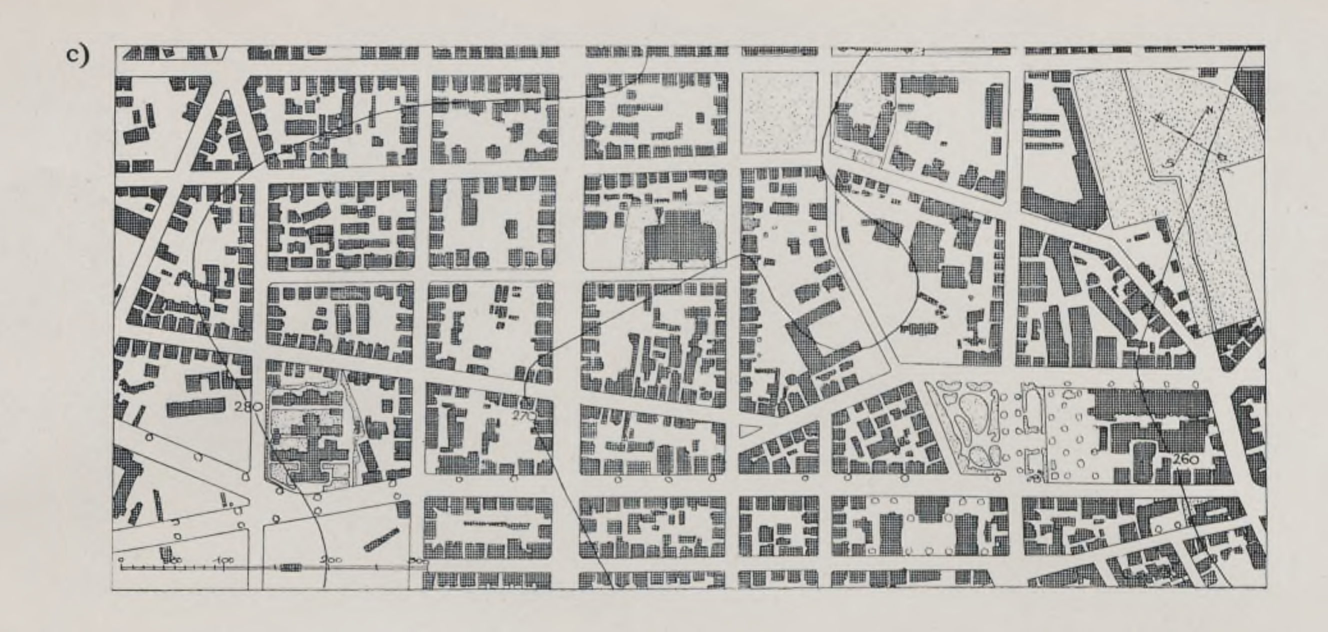


1916

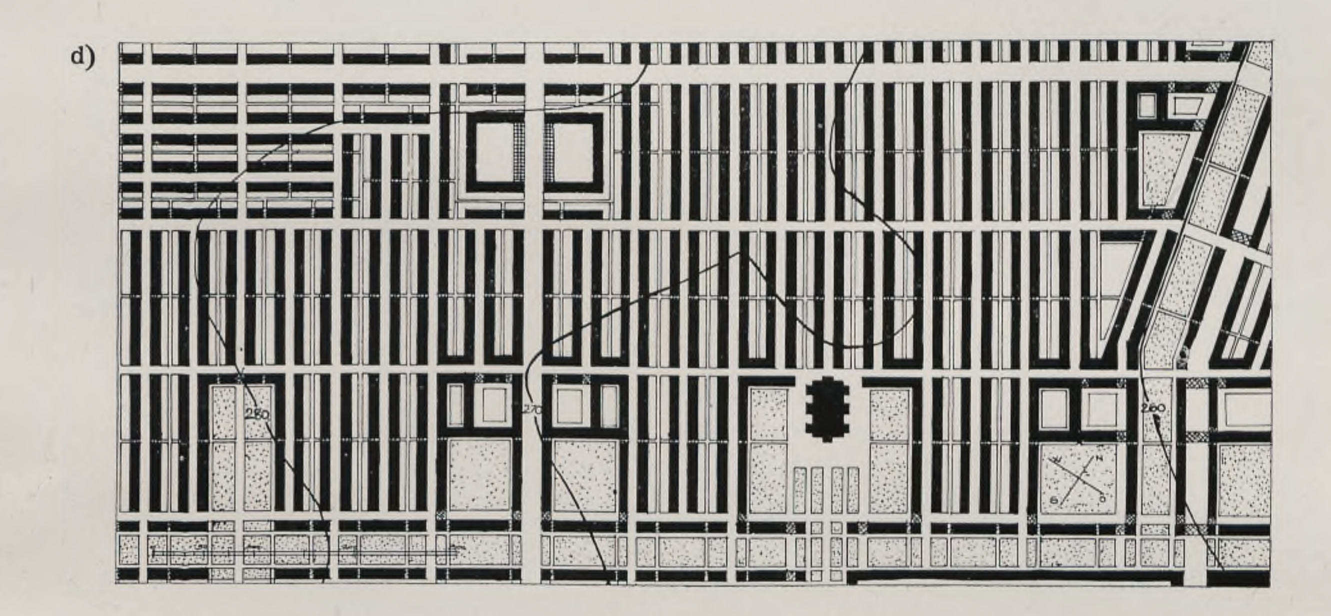
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



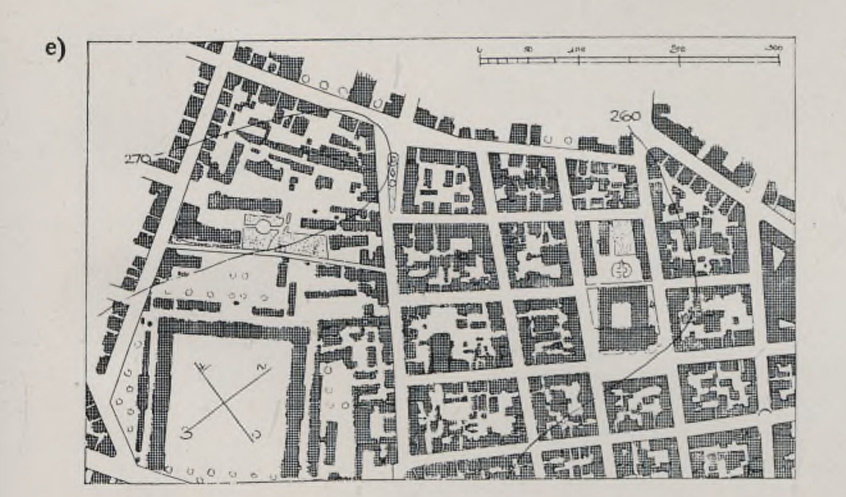
c)



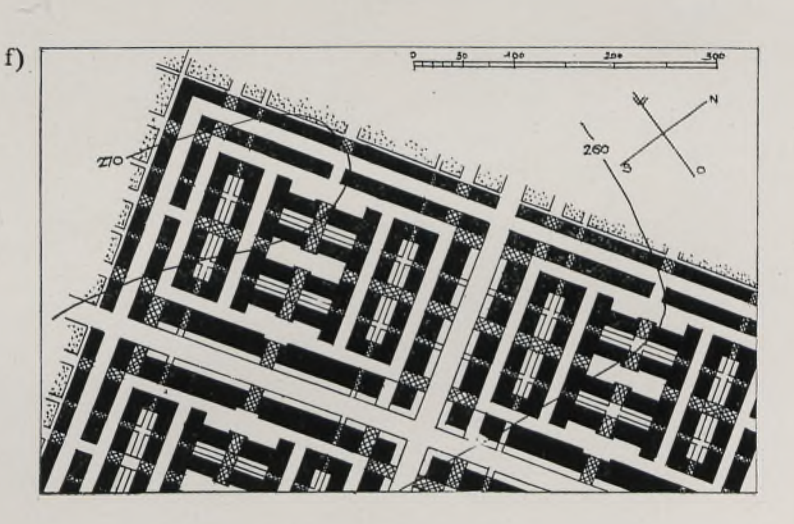
d)



e)



f)



c) Ausschnitt aus Zone II des Stuttgarter Stadtbauplanes.

d) Dasselbe Baugelände in neuer Verbauungsweise.

e) Ausschnitt aus Zone I des Stuttgarter Stadtbauplanes.

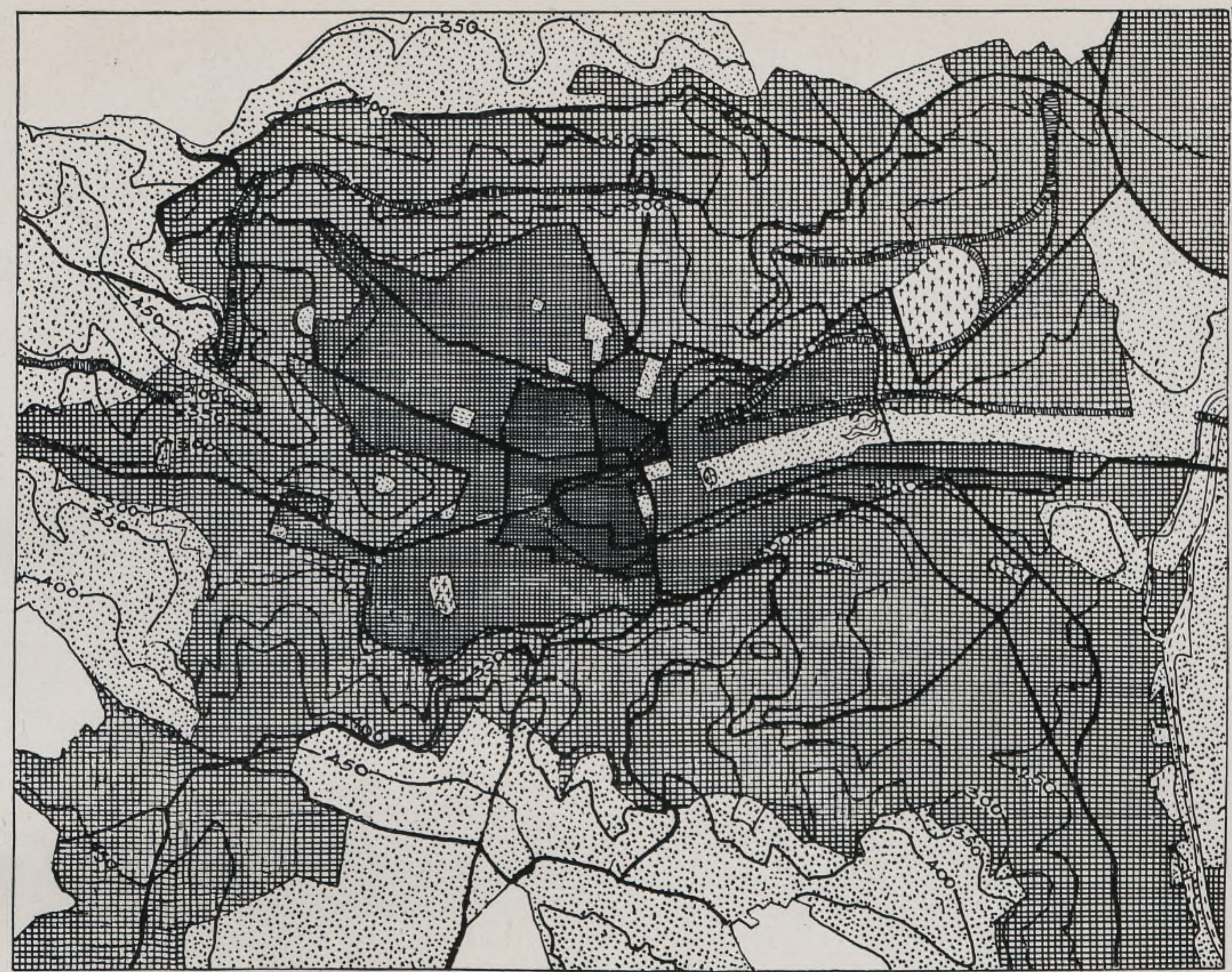
f) Dasselbe Baugelände in neuer Verbauungsweise.

Architekt: J. F. Haeuselmann, Stuttgart.

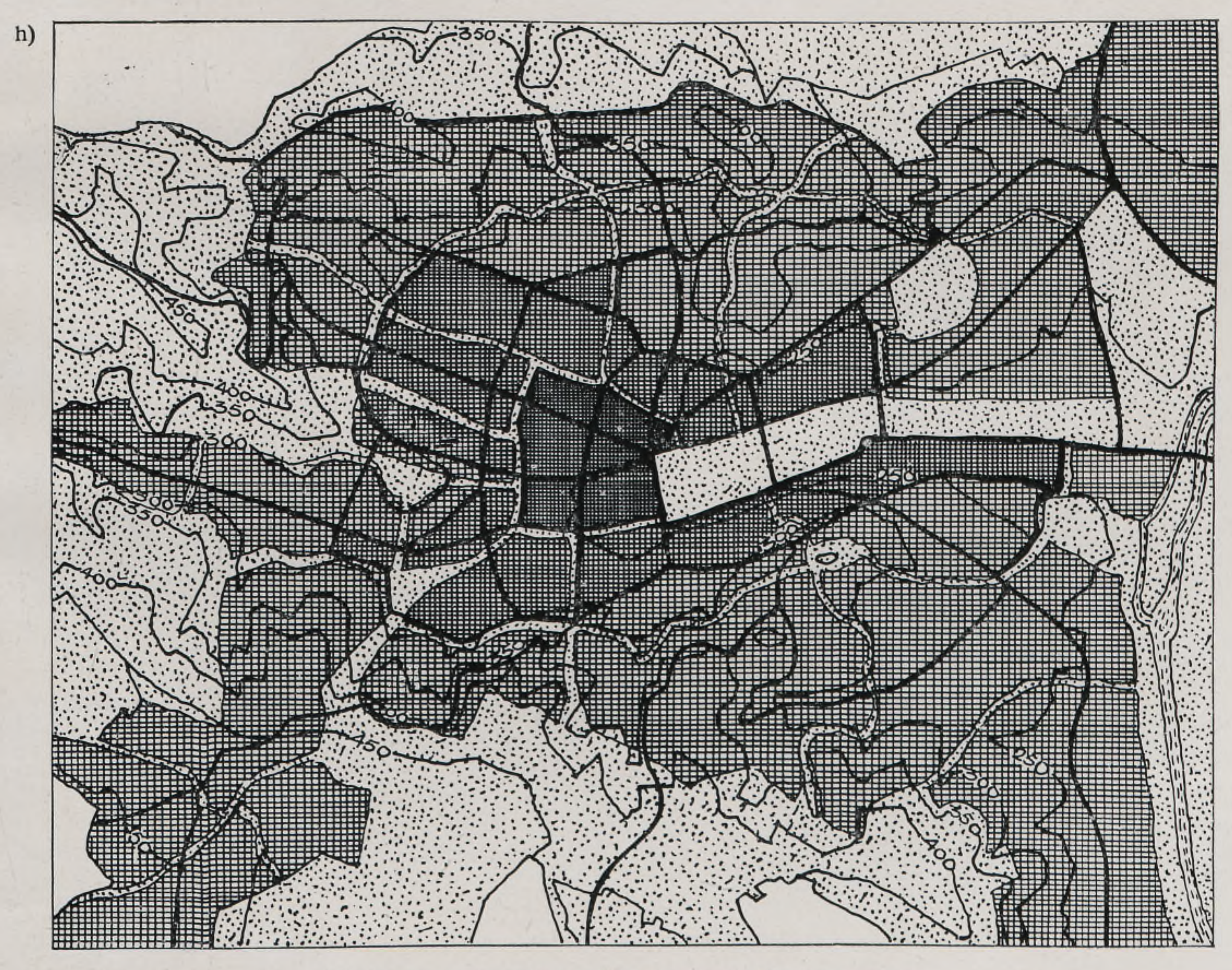


Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

g)



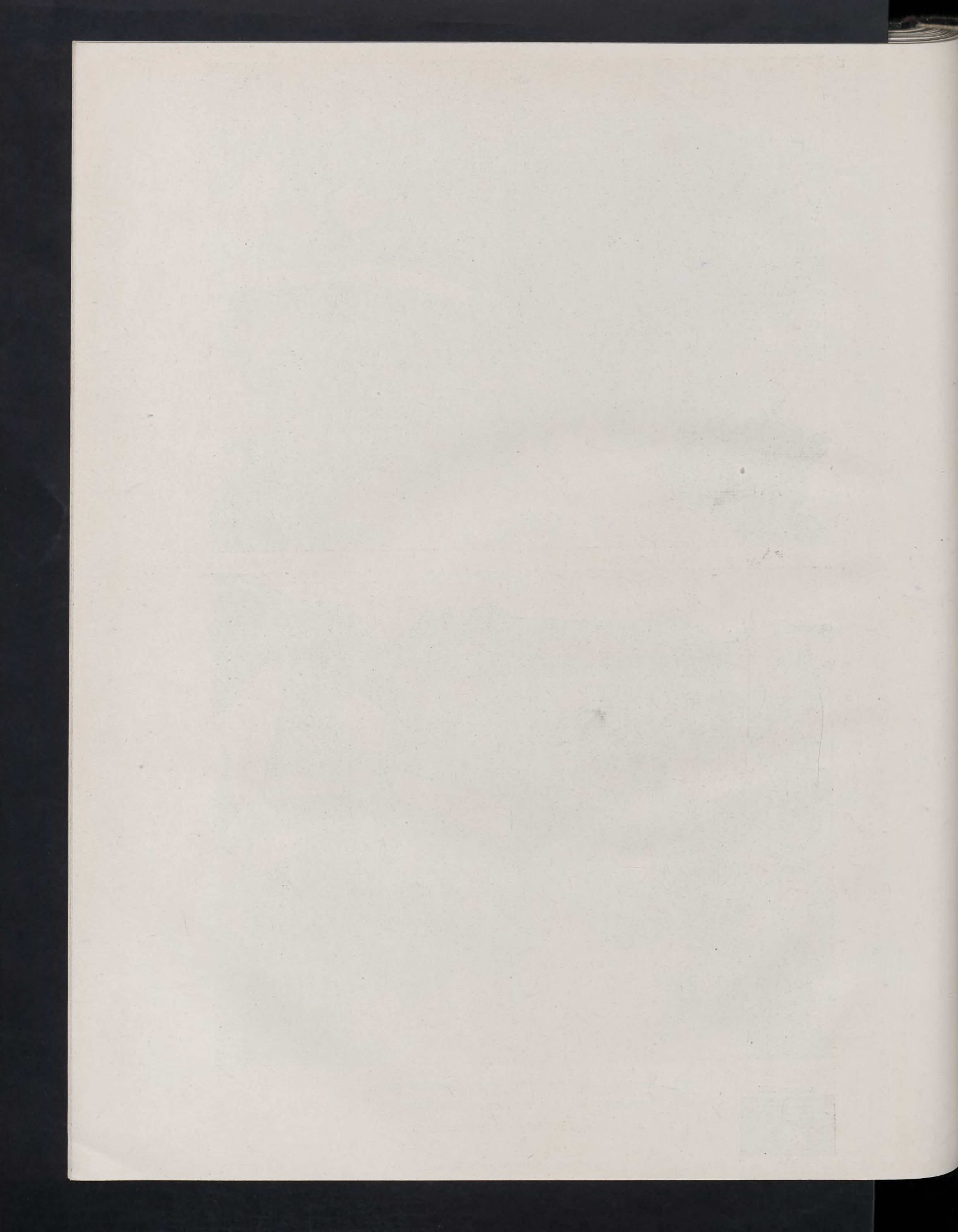
h)



g) Der vorhandene Stuttgarter Stadtbauplan.
h) Vorschlag zu einem neuen Stadtbauplan.

Architekt: J. F. Haeuselmann, Stuttgart.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a)

SARAJEVO
BENTRAŠA GASSE.

Bentraša-Gasse.

b)

SARAJEVO
OČAKTANUM GASSE

Očaktanum-Gasse.

c)

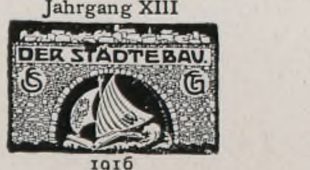
SARAJEVO
DJININA GASSE

Djinina-Gasse.

d)

SARAJEVO
GOLOBRDICA-GASSE

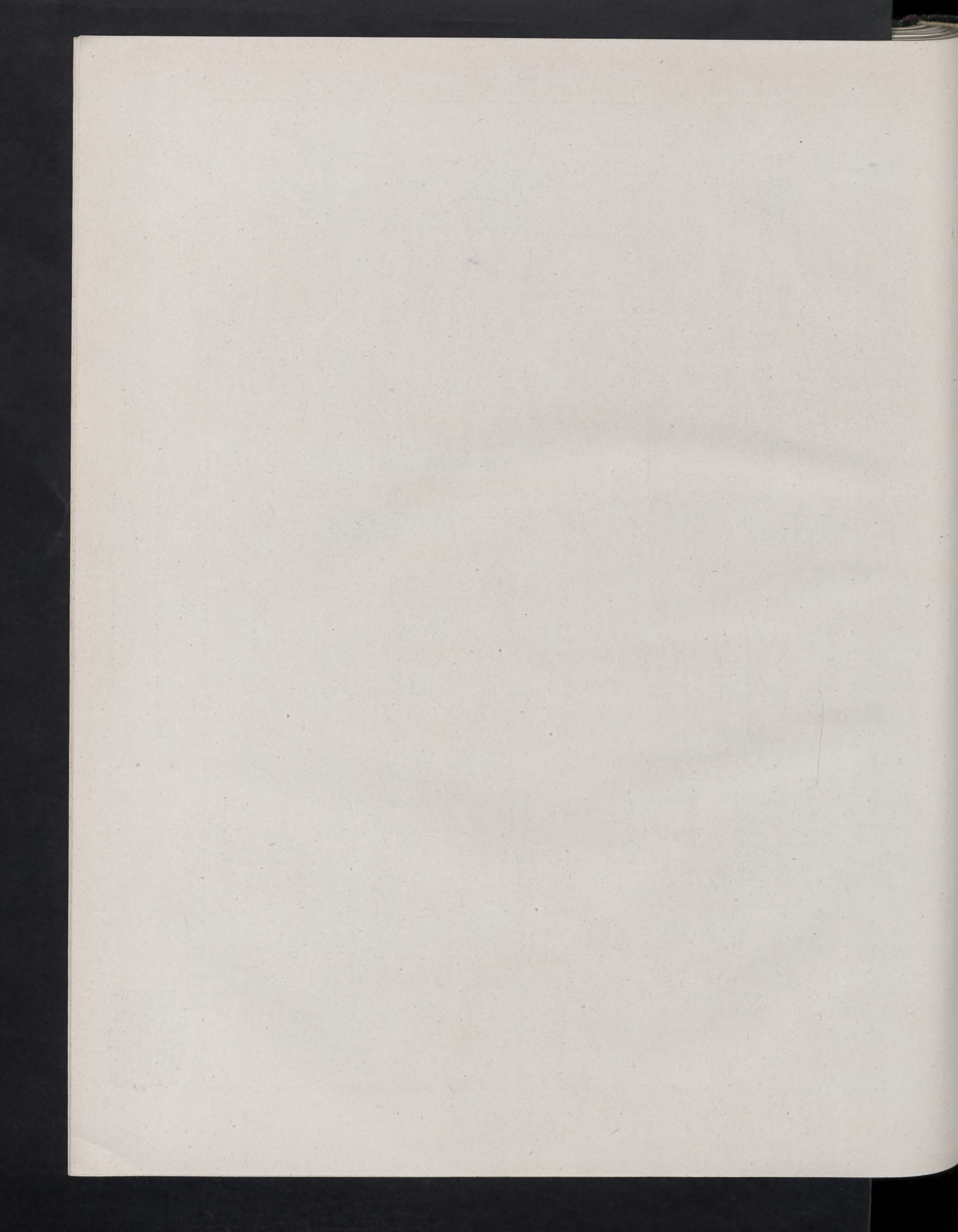
Golobrdica-Gasse.



Sarajevo.

Aufnahmen von Architekt Jasef Pospíšil, Sarajevo.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

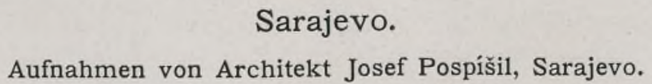


e)

Nadmlini-Gasse.

f)

Sirokac-Gasse. Blick von der Straßenbiegung aus.

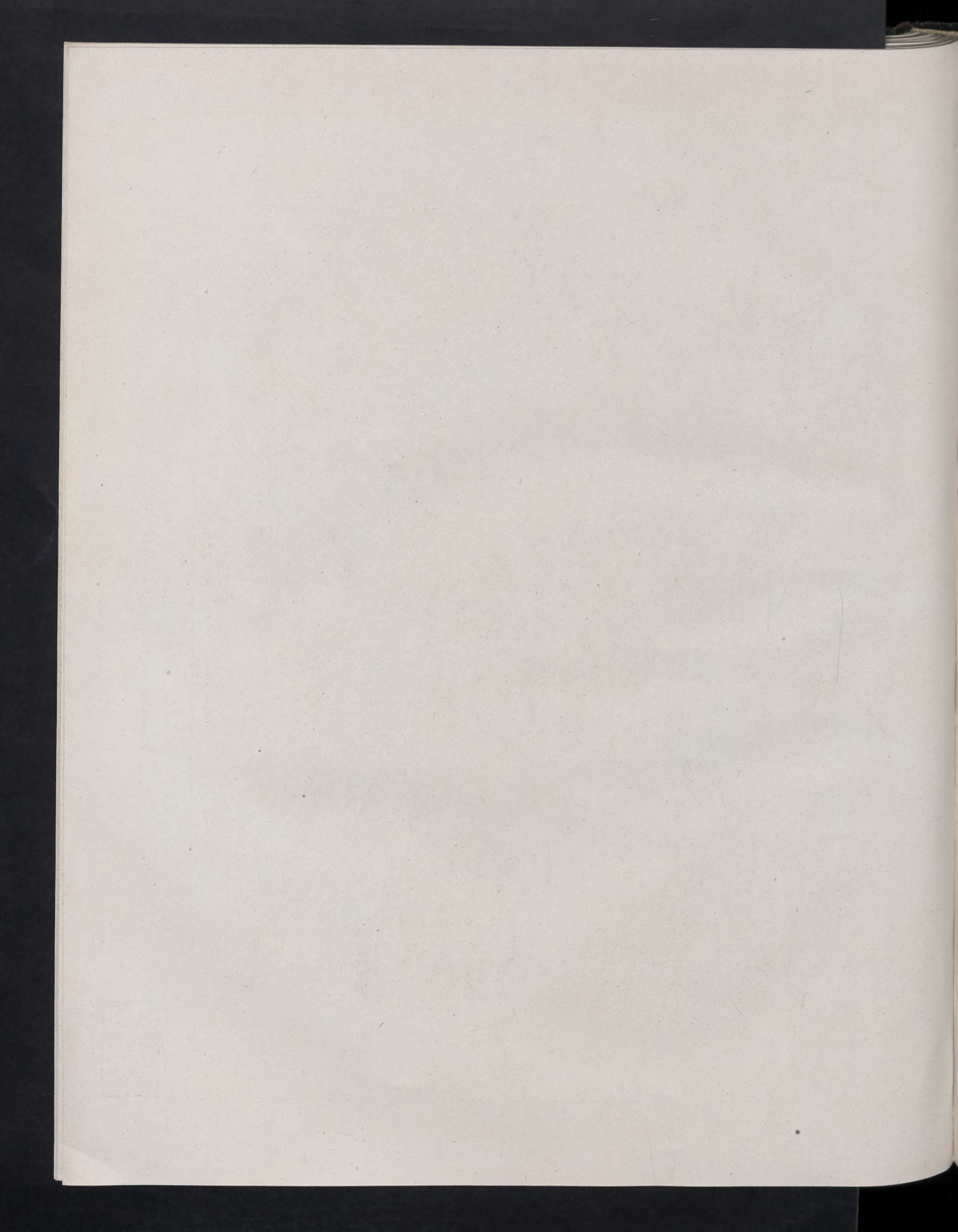


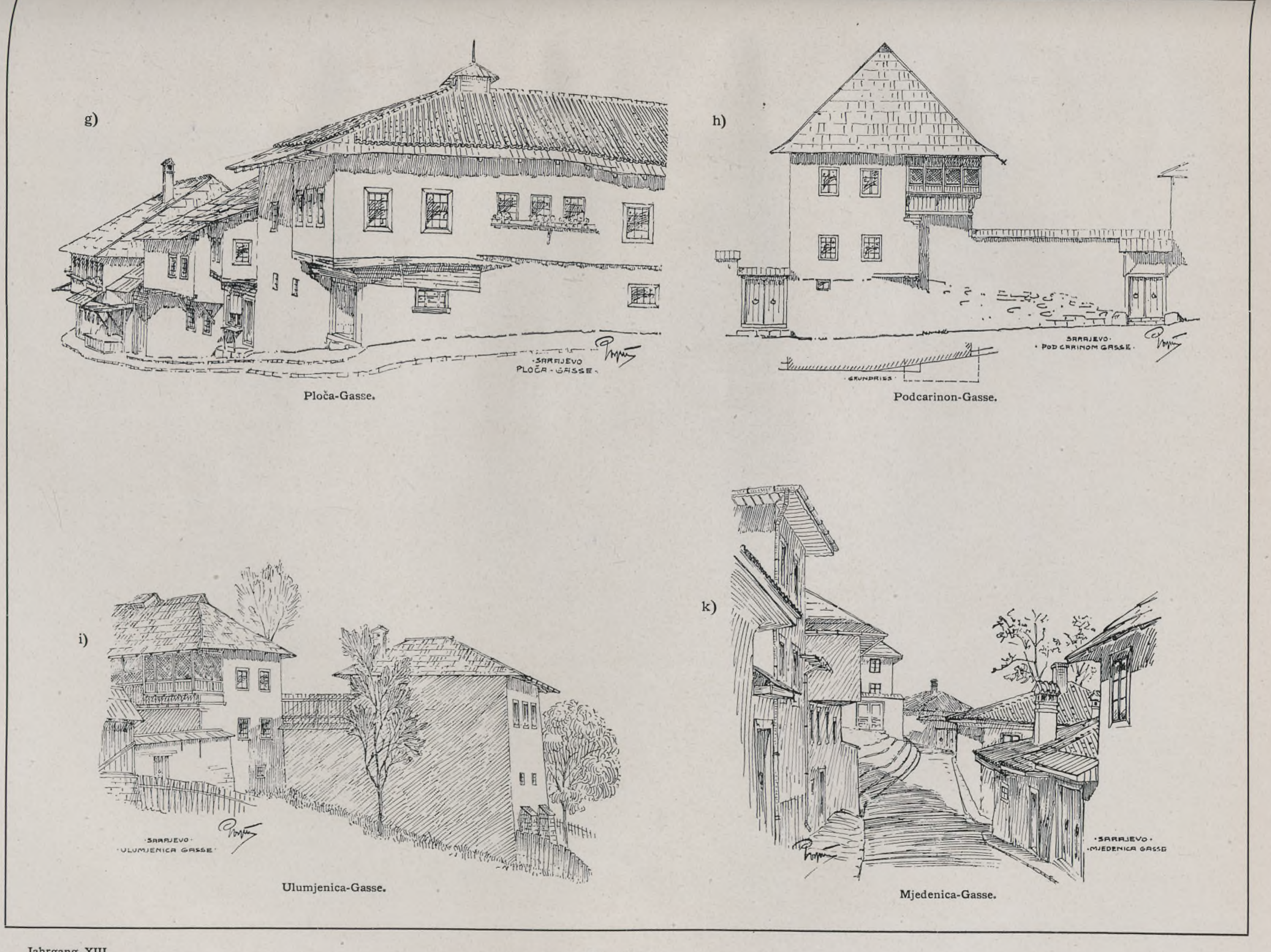
Sarajevo.

Aufnahmen von Architekt Josef Pospíšil, Sarajevo.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Ploča-Gasse.

Podcarinon-Gasse.

Ulumjenica-Gasse.

Mjedenica-Gasse.

Jahrgang XIII

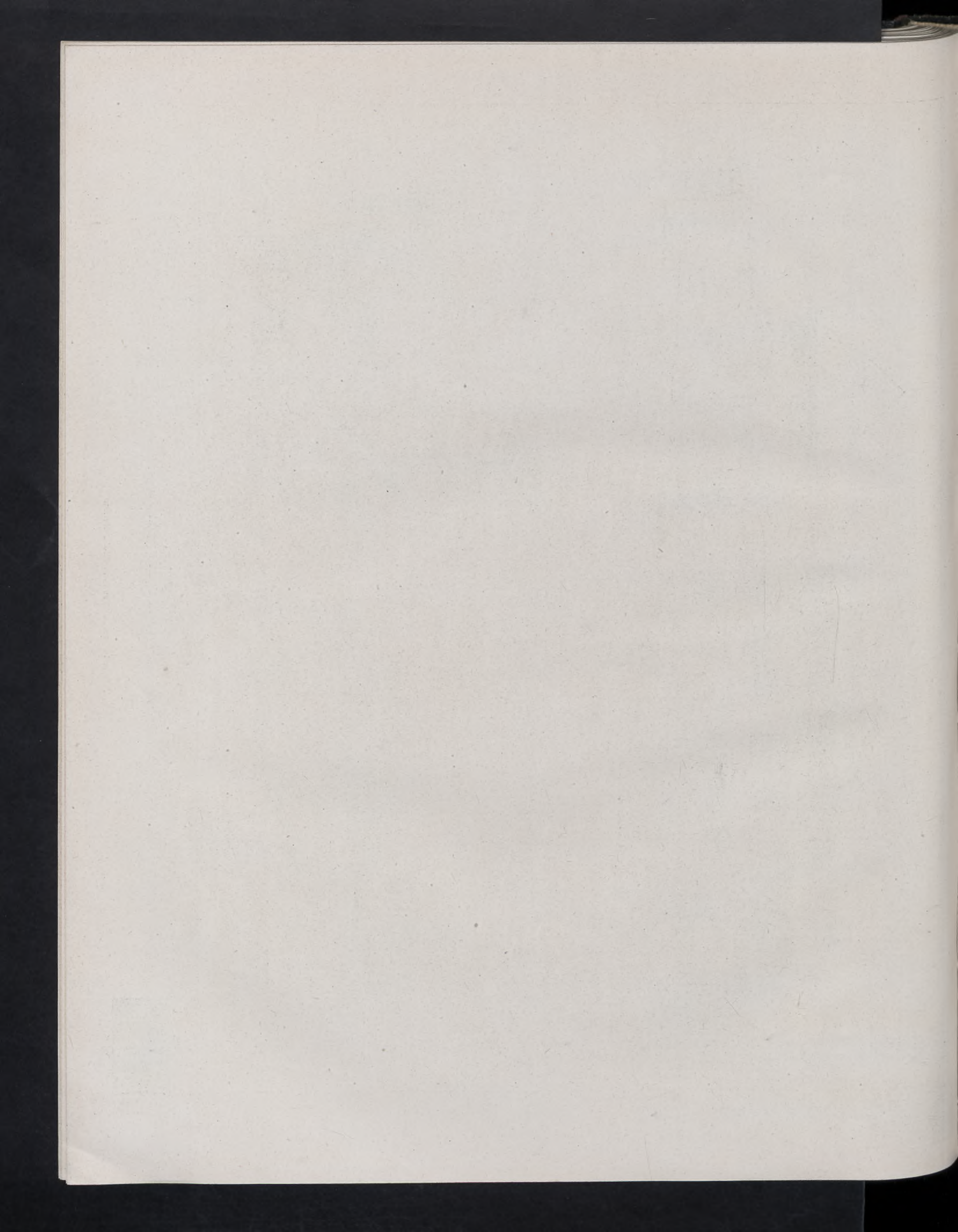
DER STÄDTEBAU

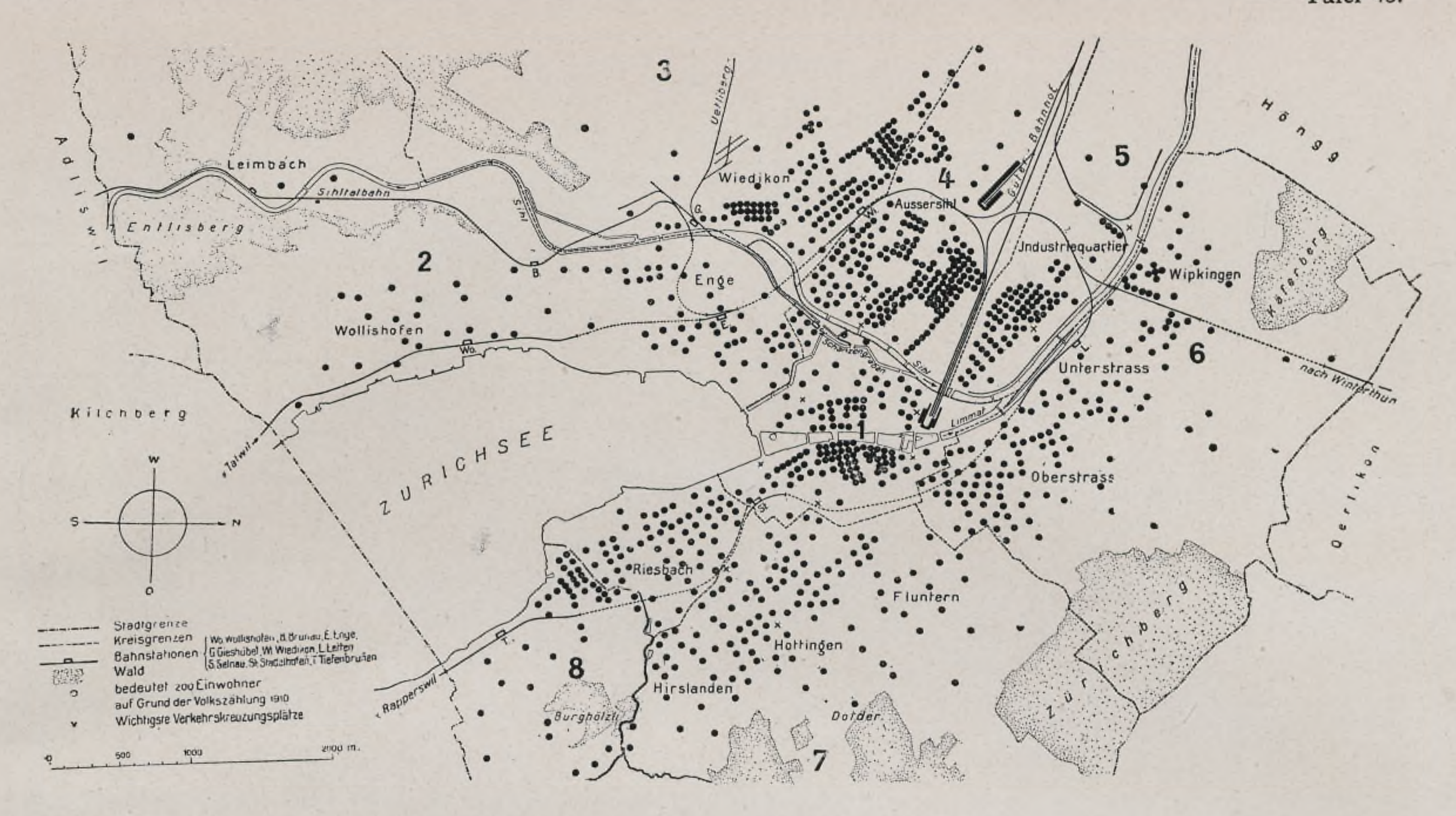
1916.

Sarajevo.

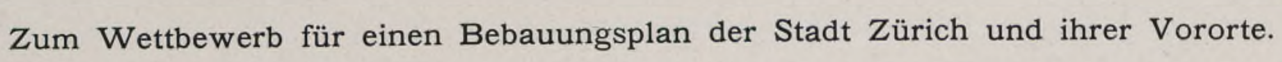
Aufnahmen von Architekt Josef Pospíšil, Sarajevo.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



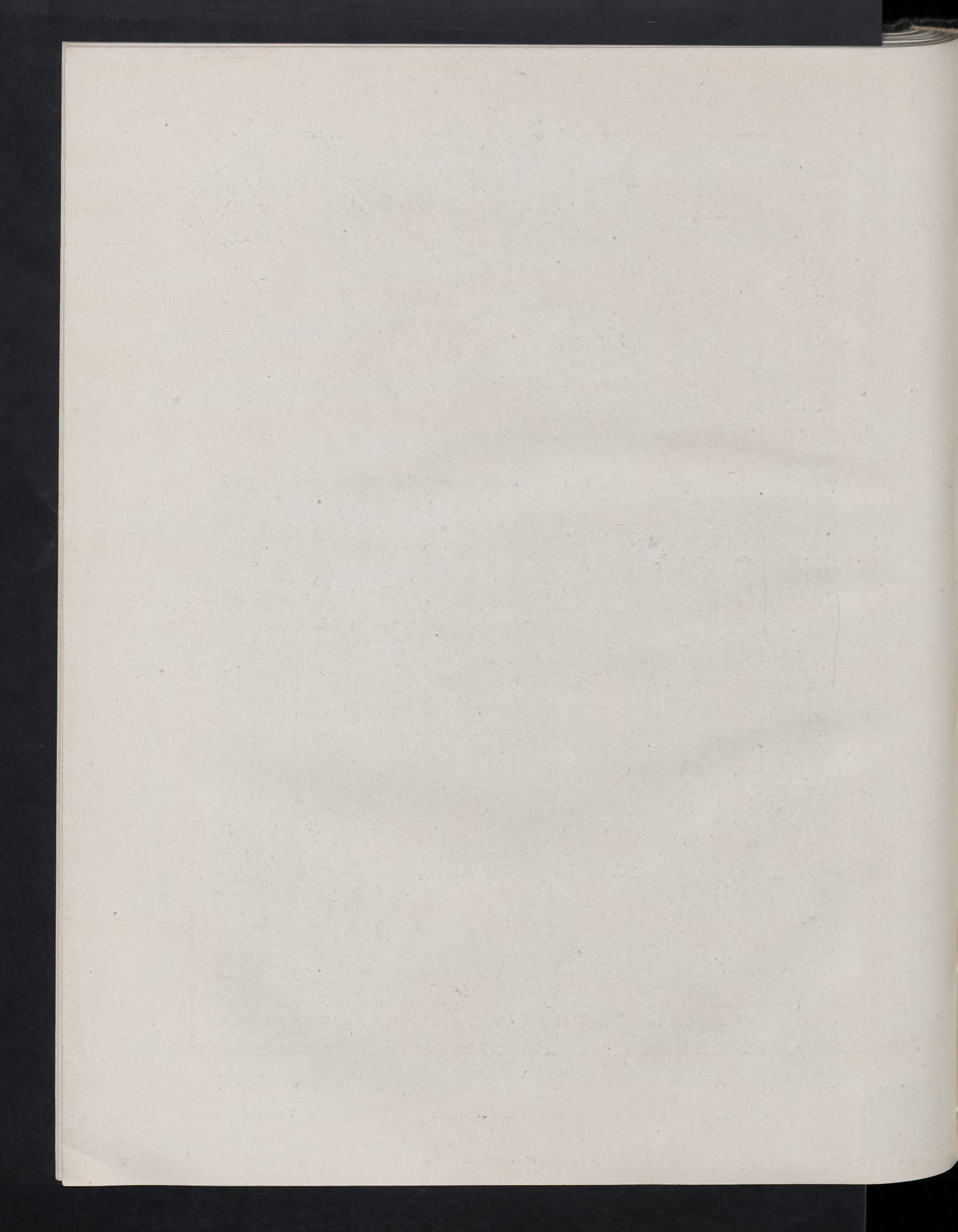


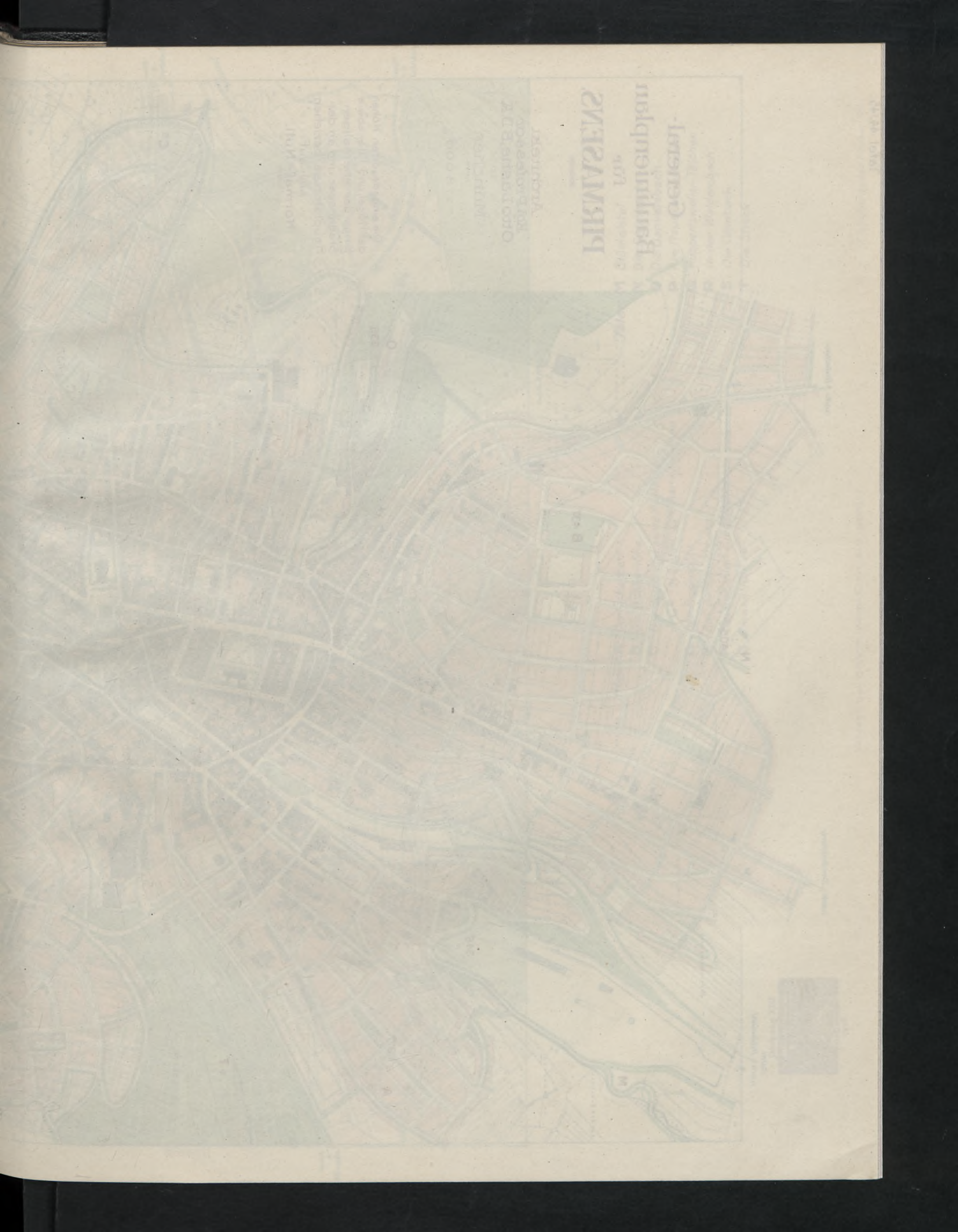



Zum Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Zürich und ihrer Vororte.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







Hügel: A Der Schachen
B Die Husterhöhe
C Der Horeb und seine Ausläufer: Ca Im Gefäll, Cb Am Hännchen
D Der Rosenbühl
E Auf dem Kirchberg
F Bei der alten Ziegelhütte
G Imsenbühl

Täler: M Blümelstal
N Die Steinbach
O Die Dankelsbach
P Am Rauschenbrunnen
Q Ruppertsweiler Tälchen
R In der Waldersbach
S Die Ohmbach
T Die Streck

Jahrgang XIII DER STÄDTEBAU 1916

Verlegt bei ERNST WASMUTH A.G. BERLIN.

K. Topogr. Bureau München 1916.

Stadt Mainz

1:2000

Bebauungsplan von Citadelle und Gaestrich

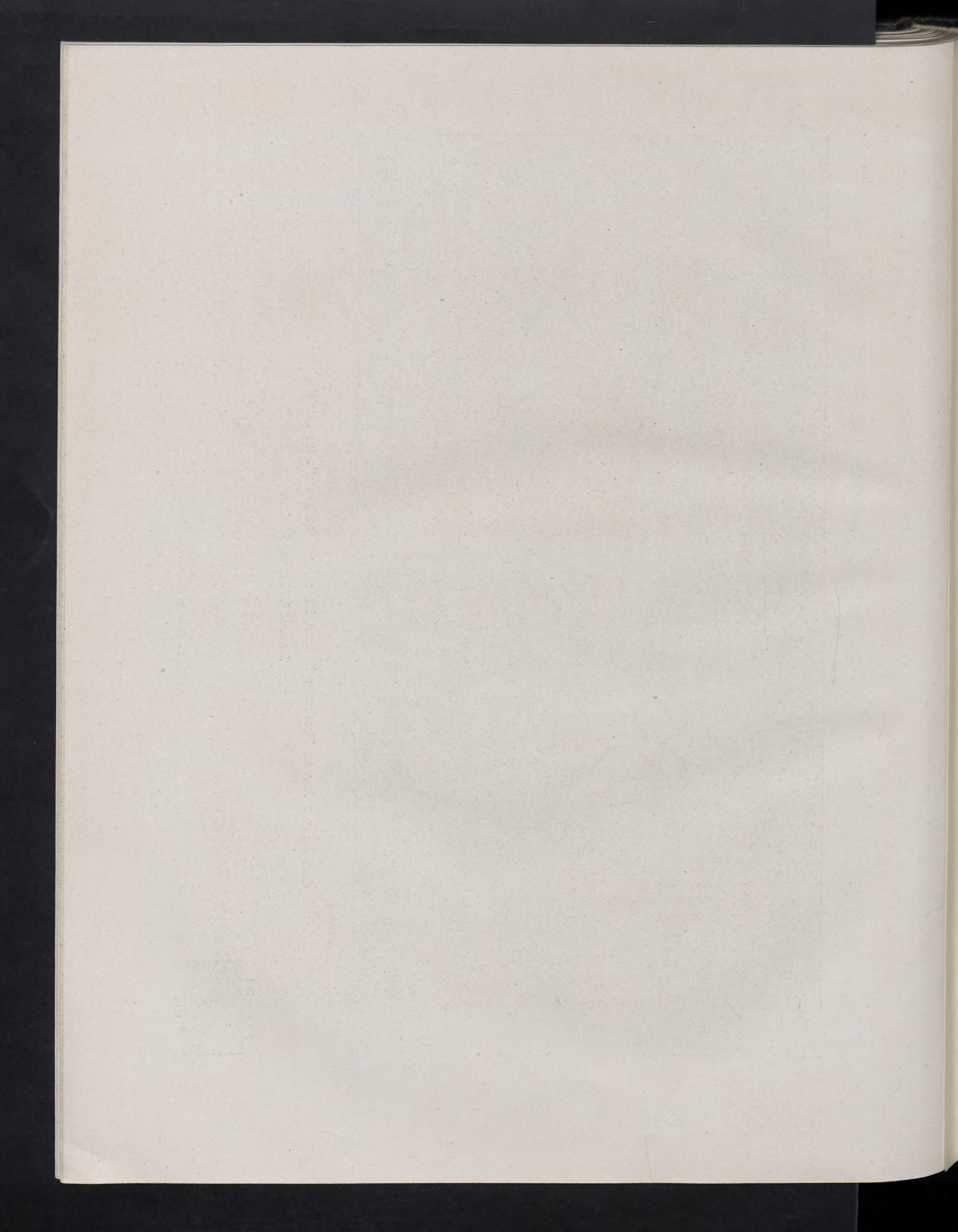
Nach dem Entwurfe von Professor Pützer, Darmstadt, aufgestellt im Städtischen Tiefbauamte von Baurat Willenz, Mainz.

Jahrgang XIII

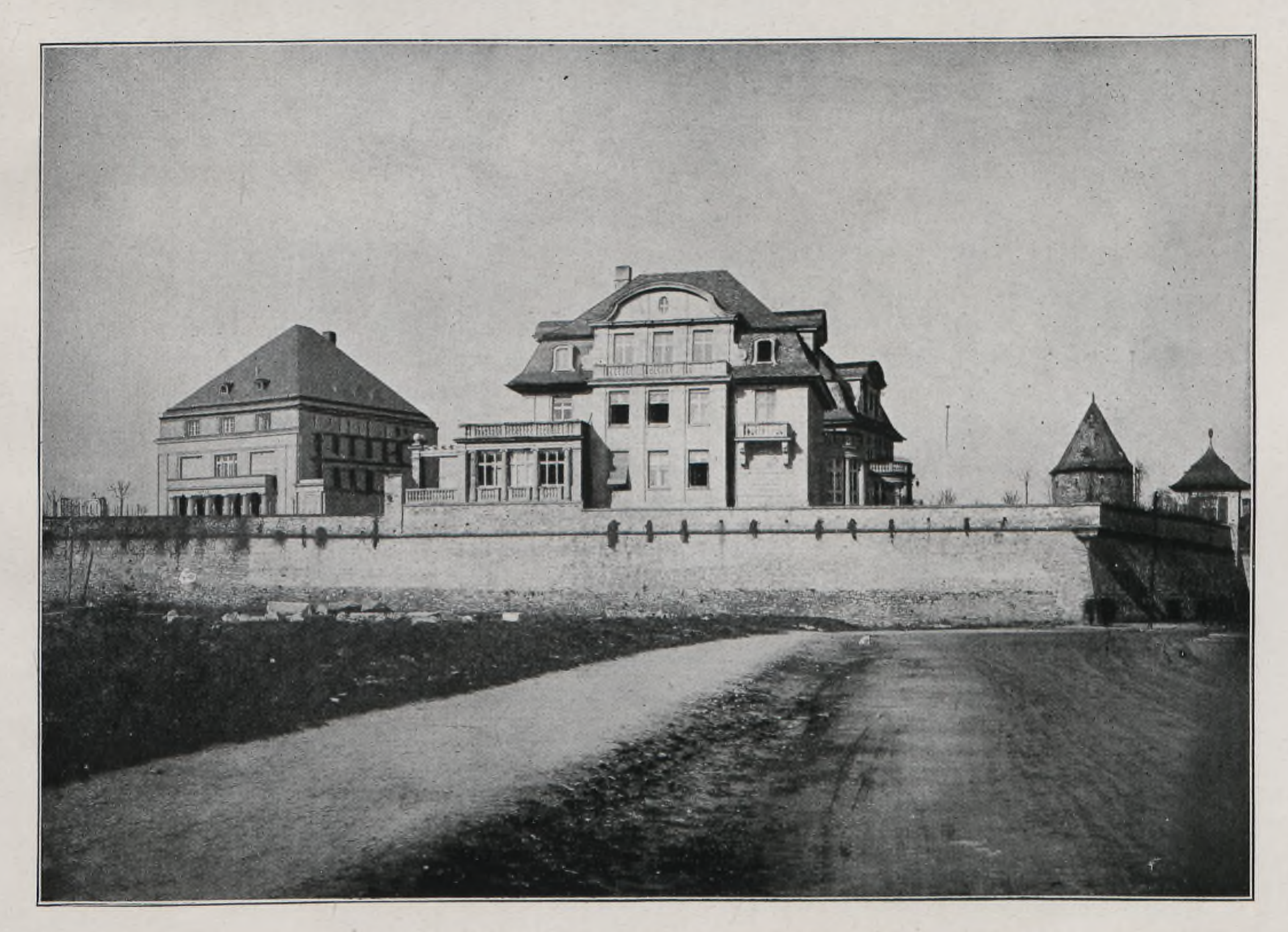


1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







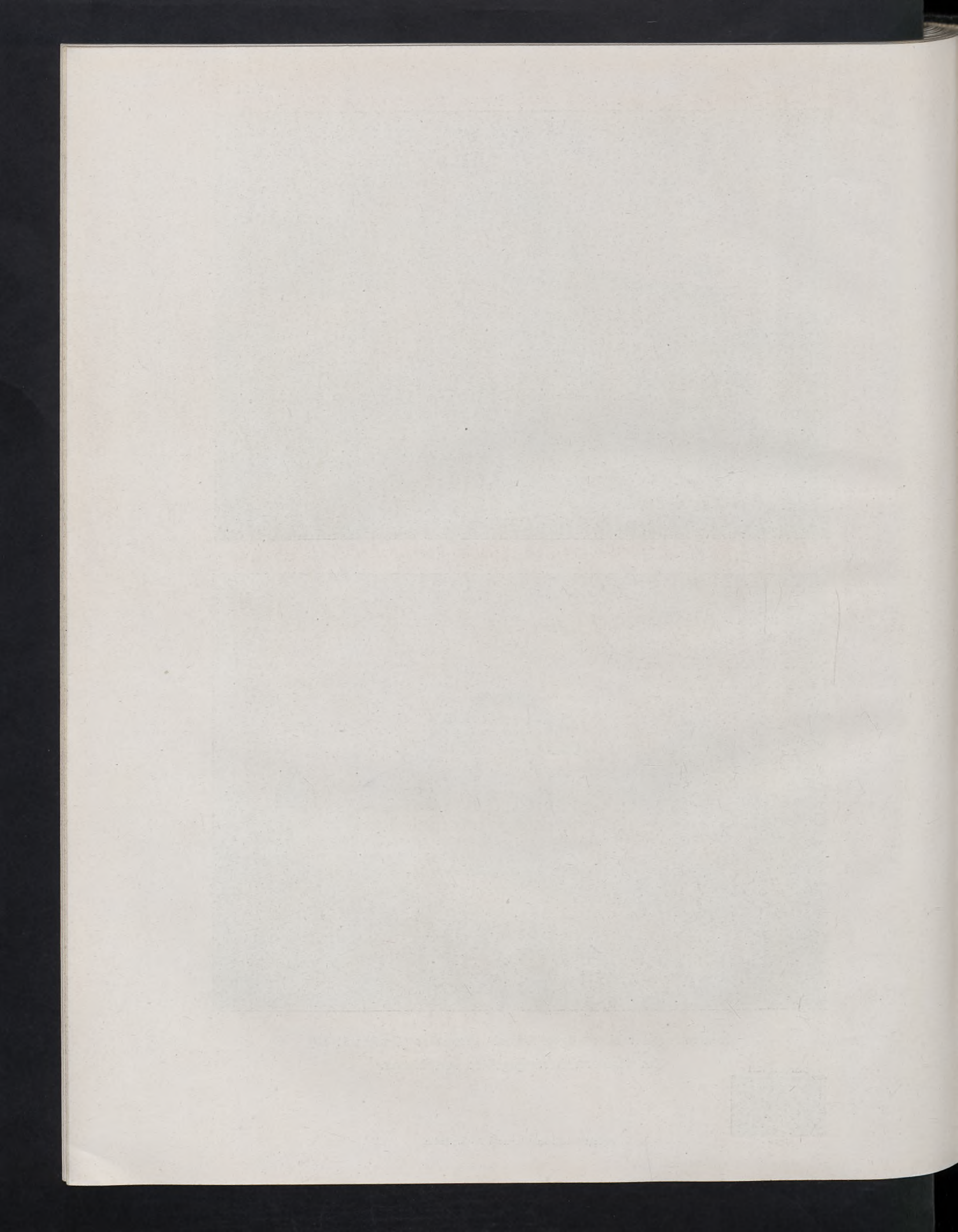
Bebauung der ehemaligen Bastei Alexander (Baublock 86)
im Stadterweiterungsgebiet von Mainz.

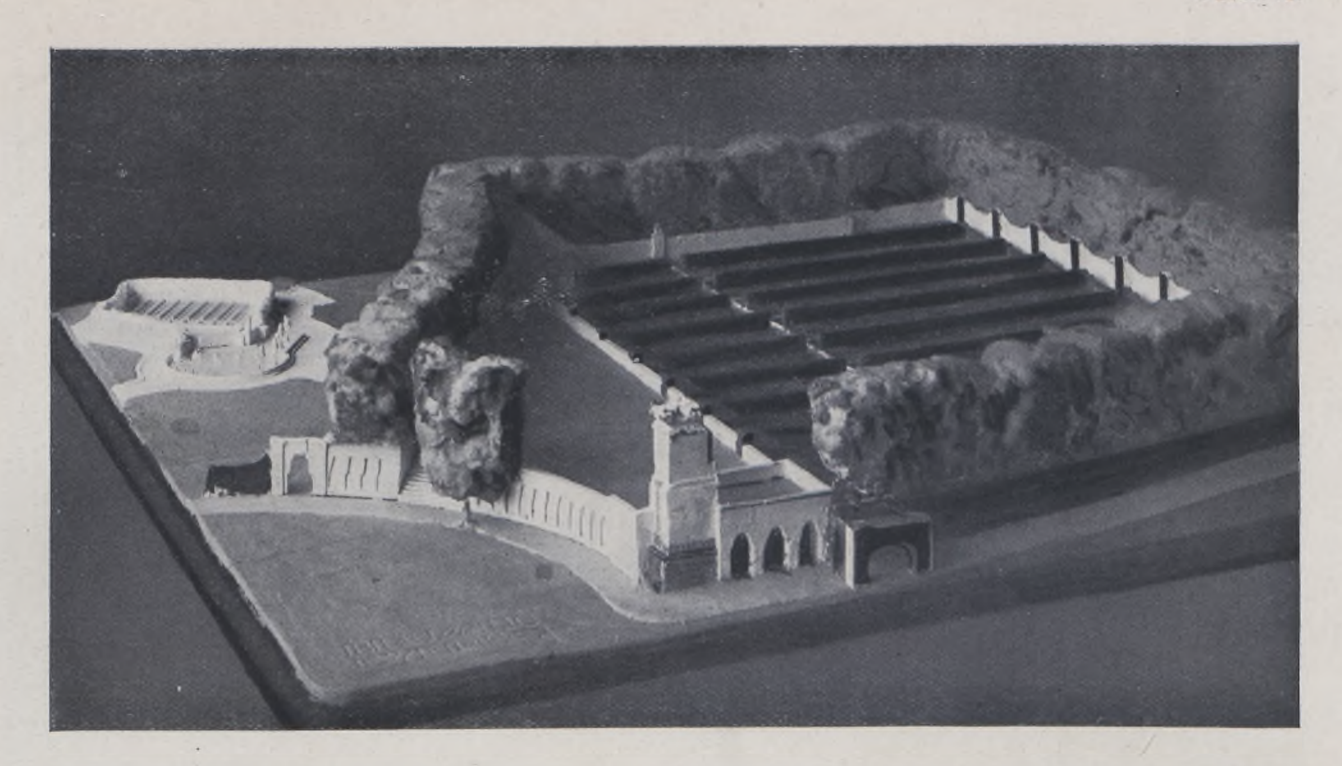
Jahrgang XIII

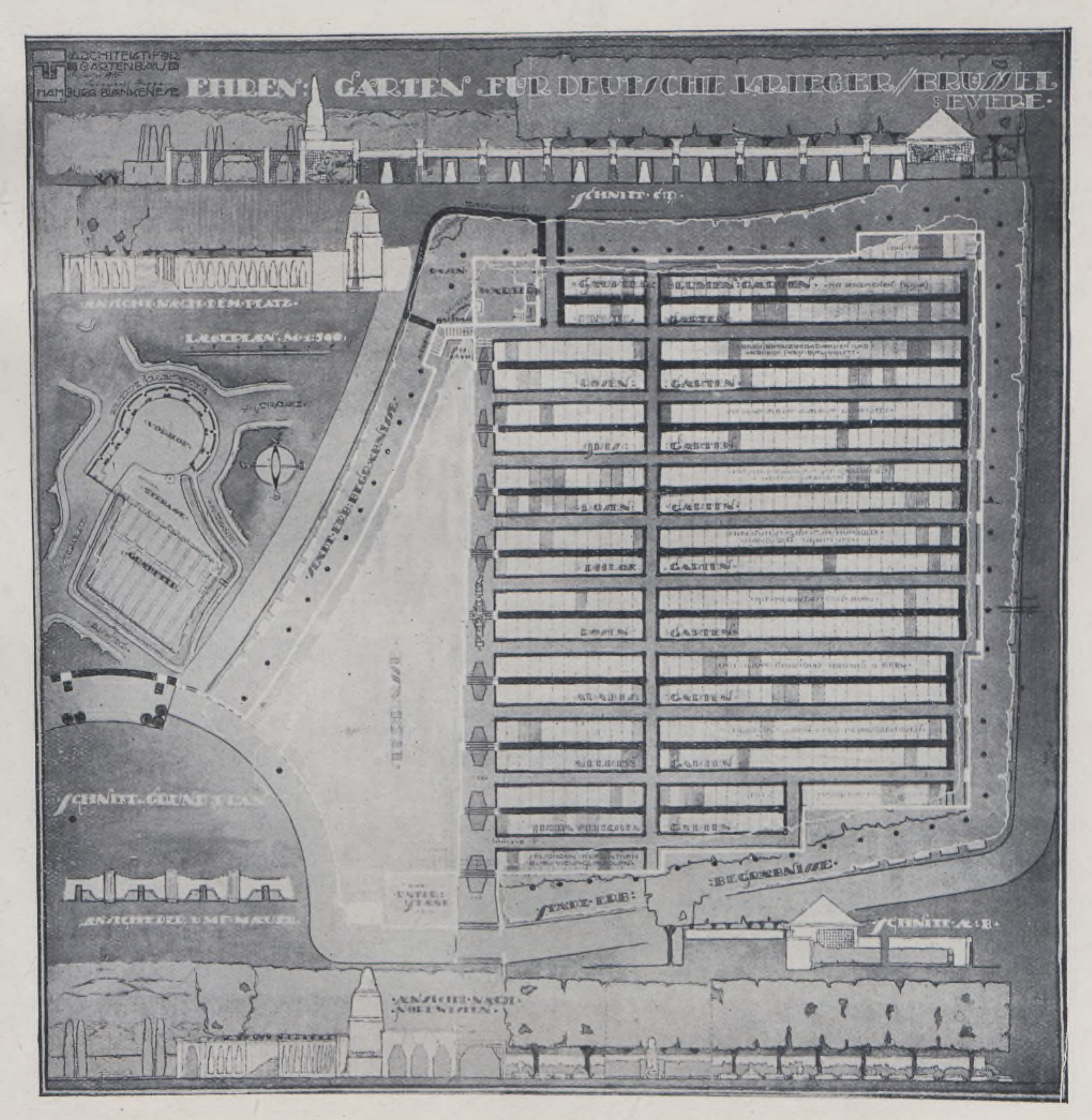


1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





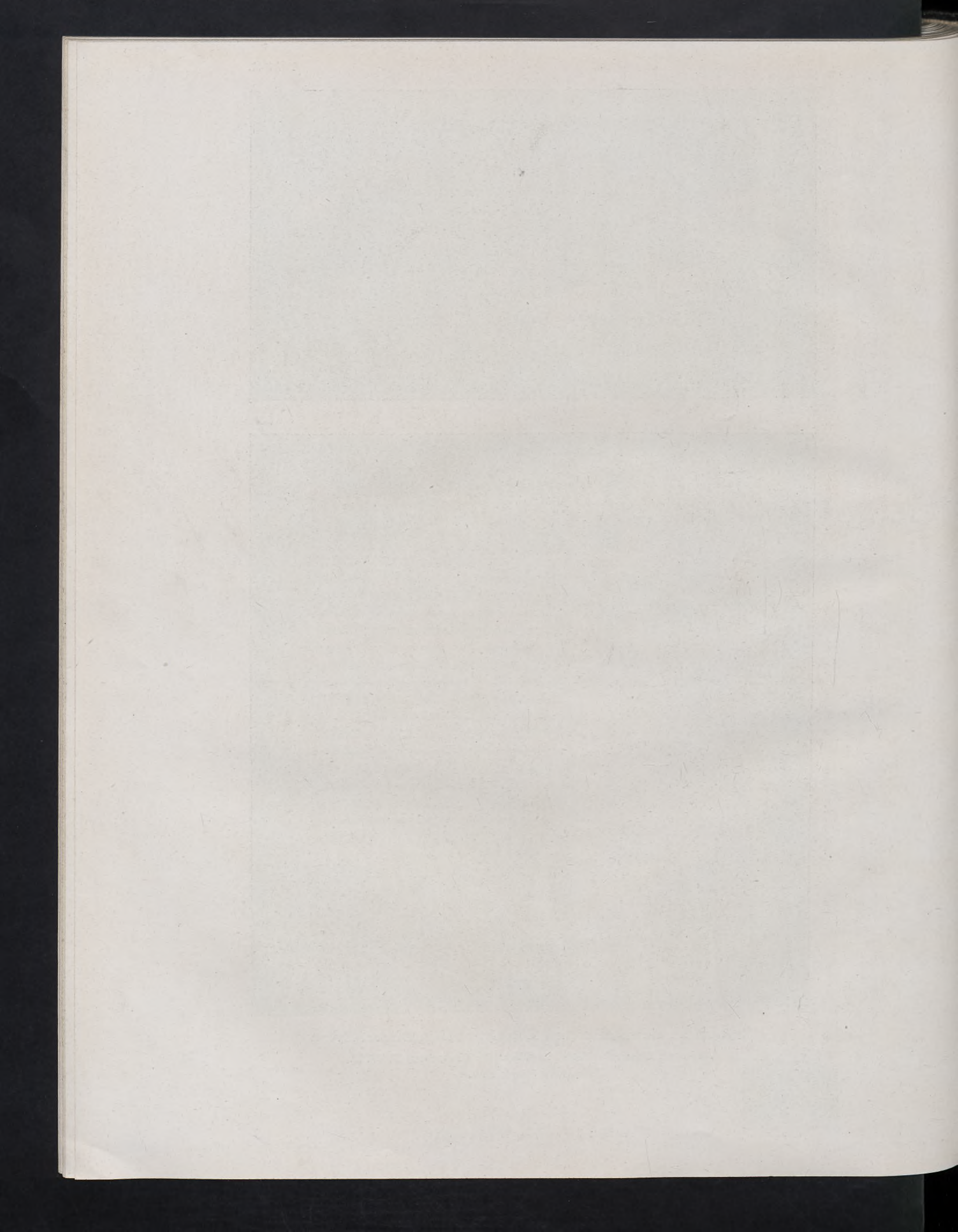


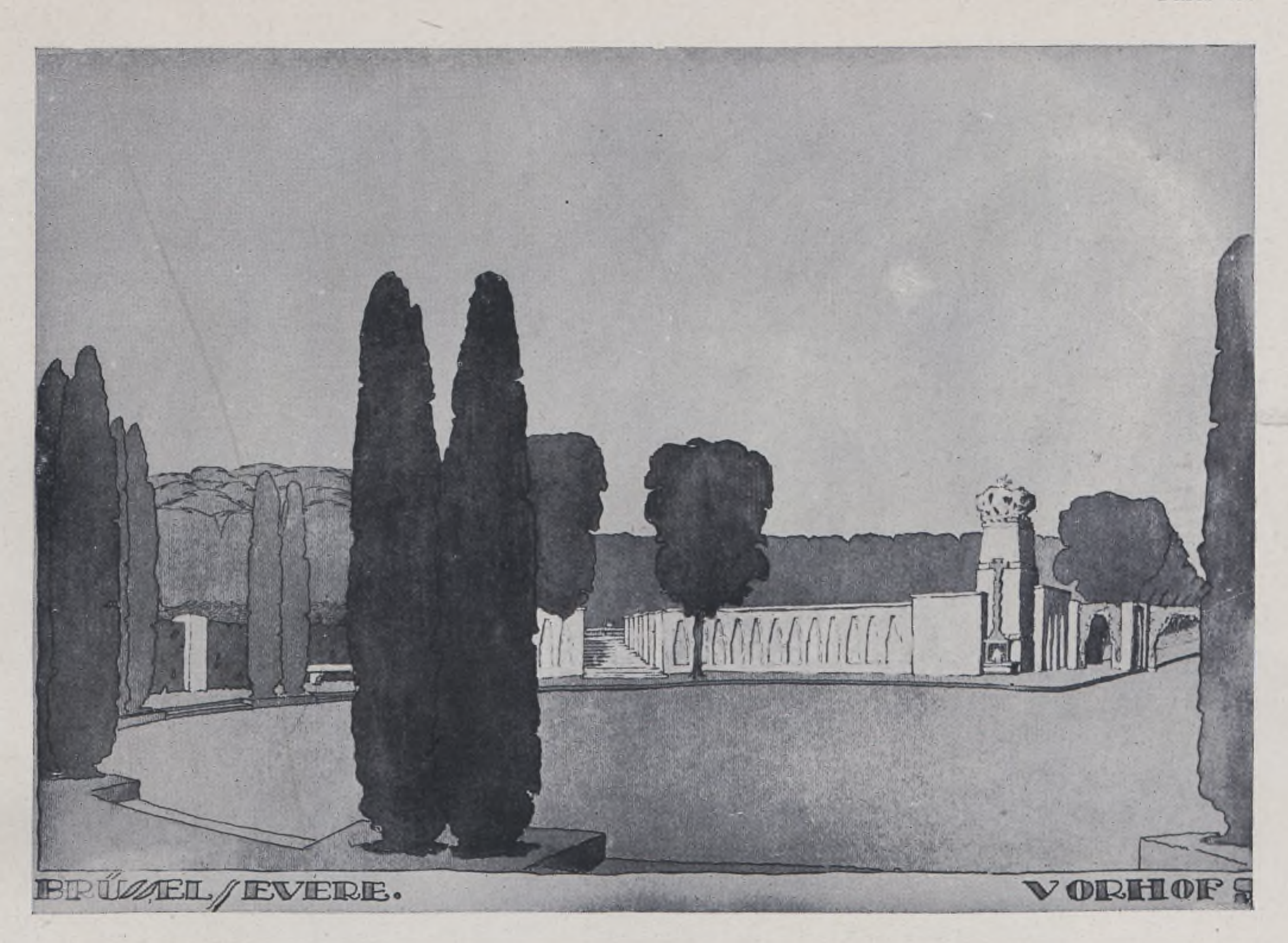
Entwurf zu einem deutschen Ehrenfriedhof in Brüssel-Evere.

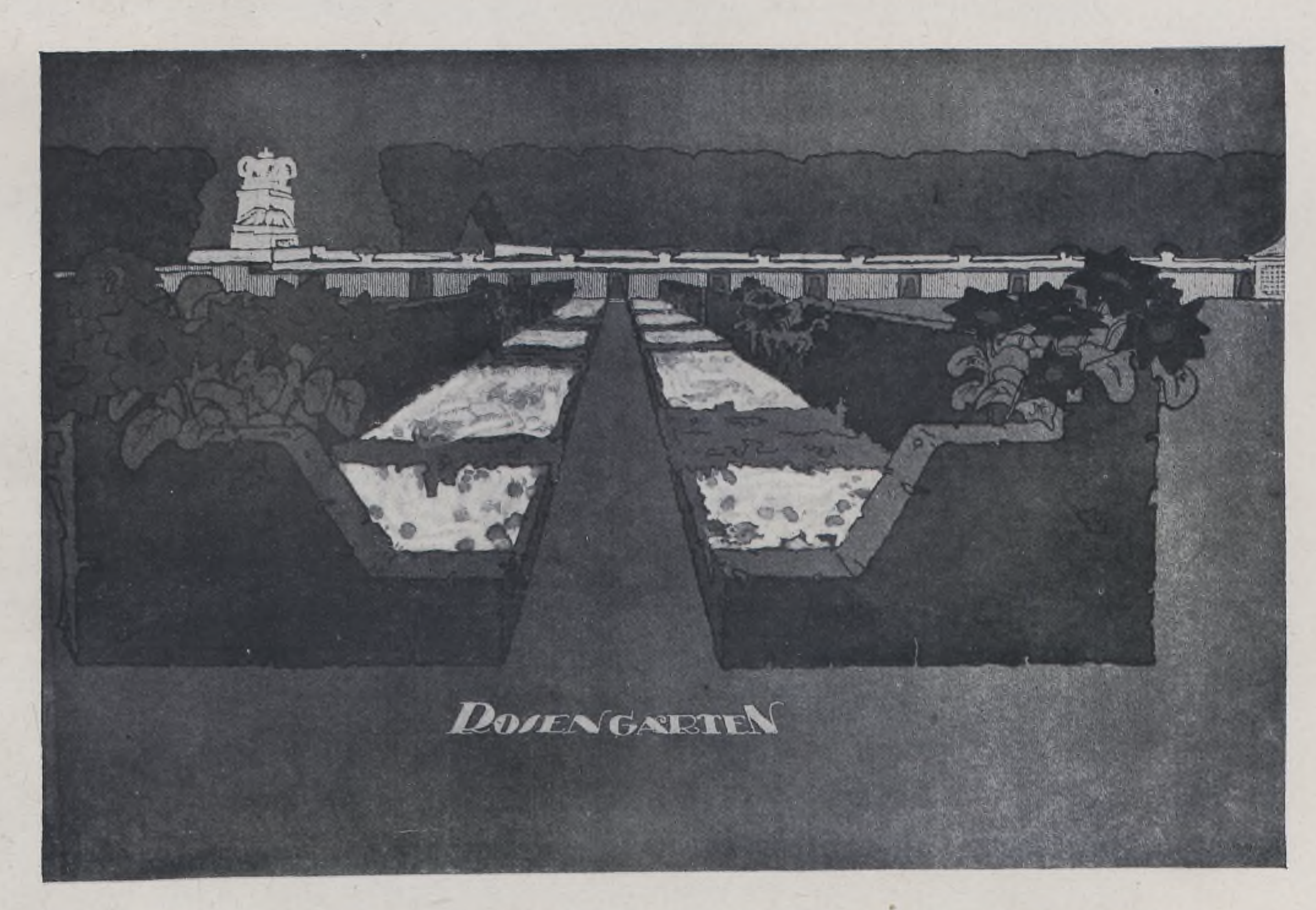
Verfasser: Leberecht Migge, Architekt für Gartenbau, D. W. B., Hamburg-Blankenese.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







Einzelheiten aus dem Entwurfe zu einem deutschen Ehrenfriedhof in Brüssel-Evere.

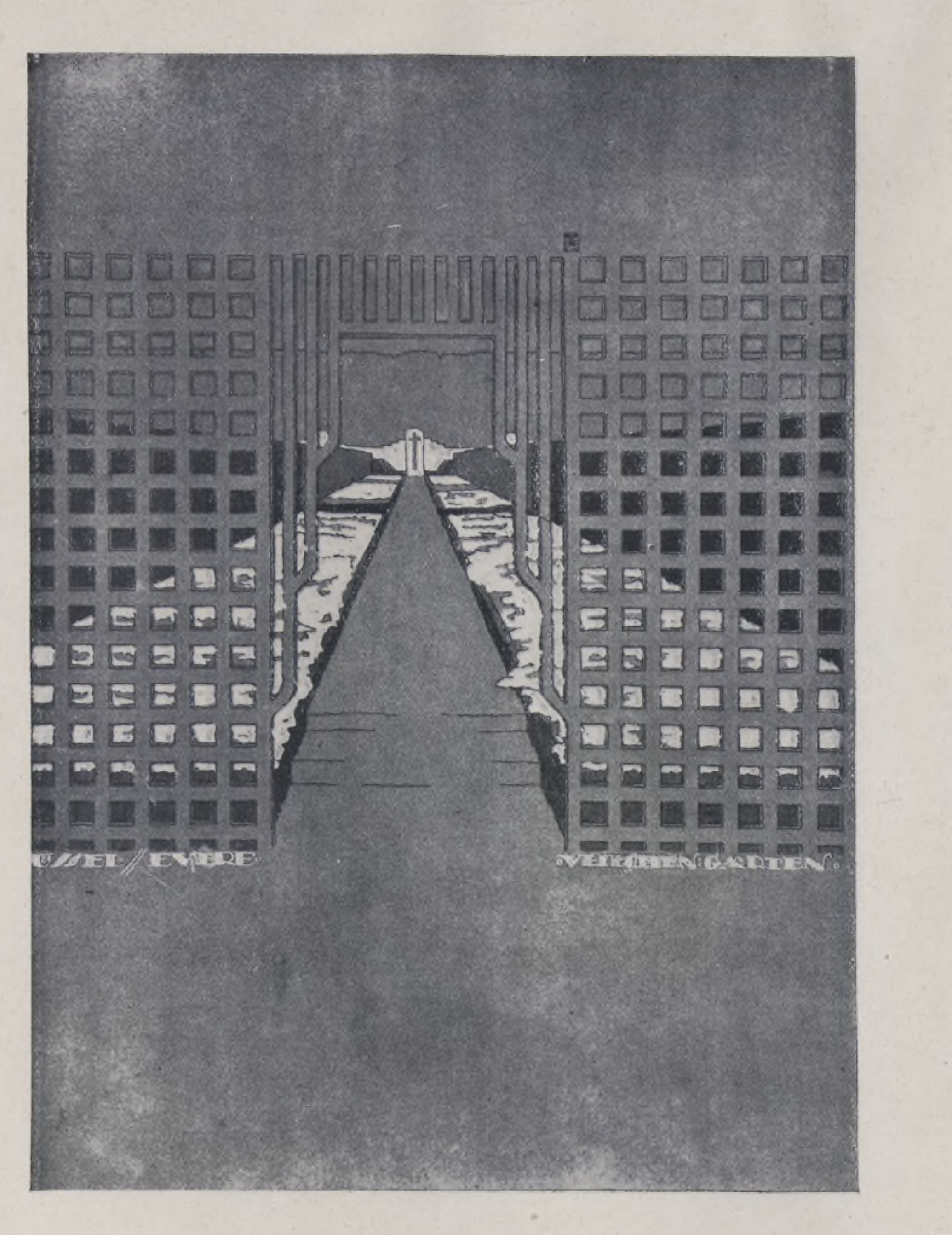
Verfasser: Leberecht Migge, Architekt für Gartenbau, D. W. B., Hamburg-Blankenese.

Jahrgang XIII



1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Einzelheiten aus dem Entwurfe zu einem deutschen Ehrenfriedhof in Brüssel-Evere.

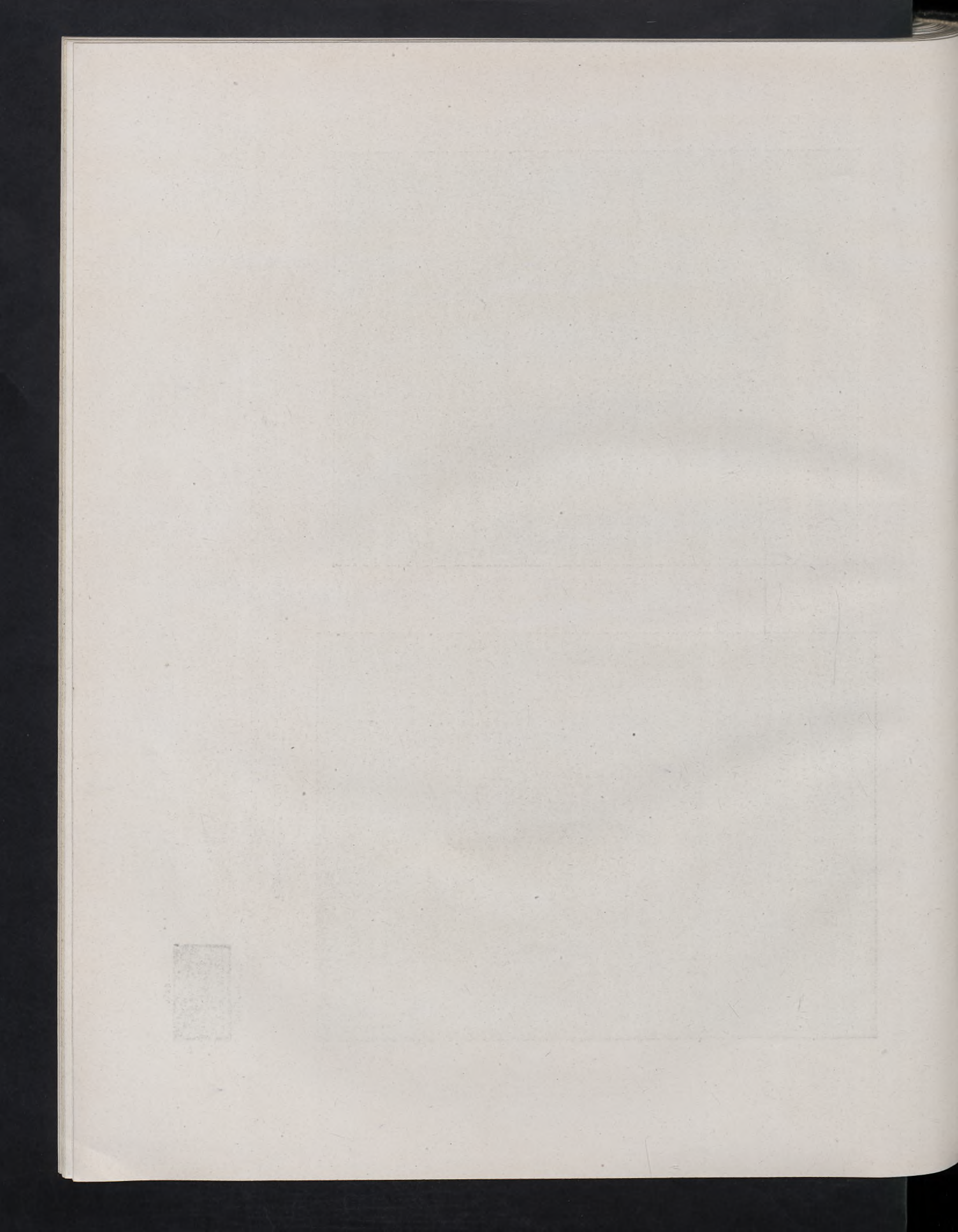
Verfasser: Leberecht Migge, Architekt für Gartenbau, D. W. B., Hamburg-Blankenese.

Jahrgang XIII



1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



← Lenneper Hof.

Übersichtsplan des Stadtgebietes von Lennep.

Jahrgang XIII



1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

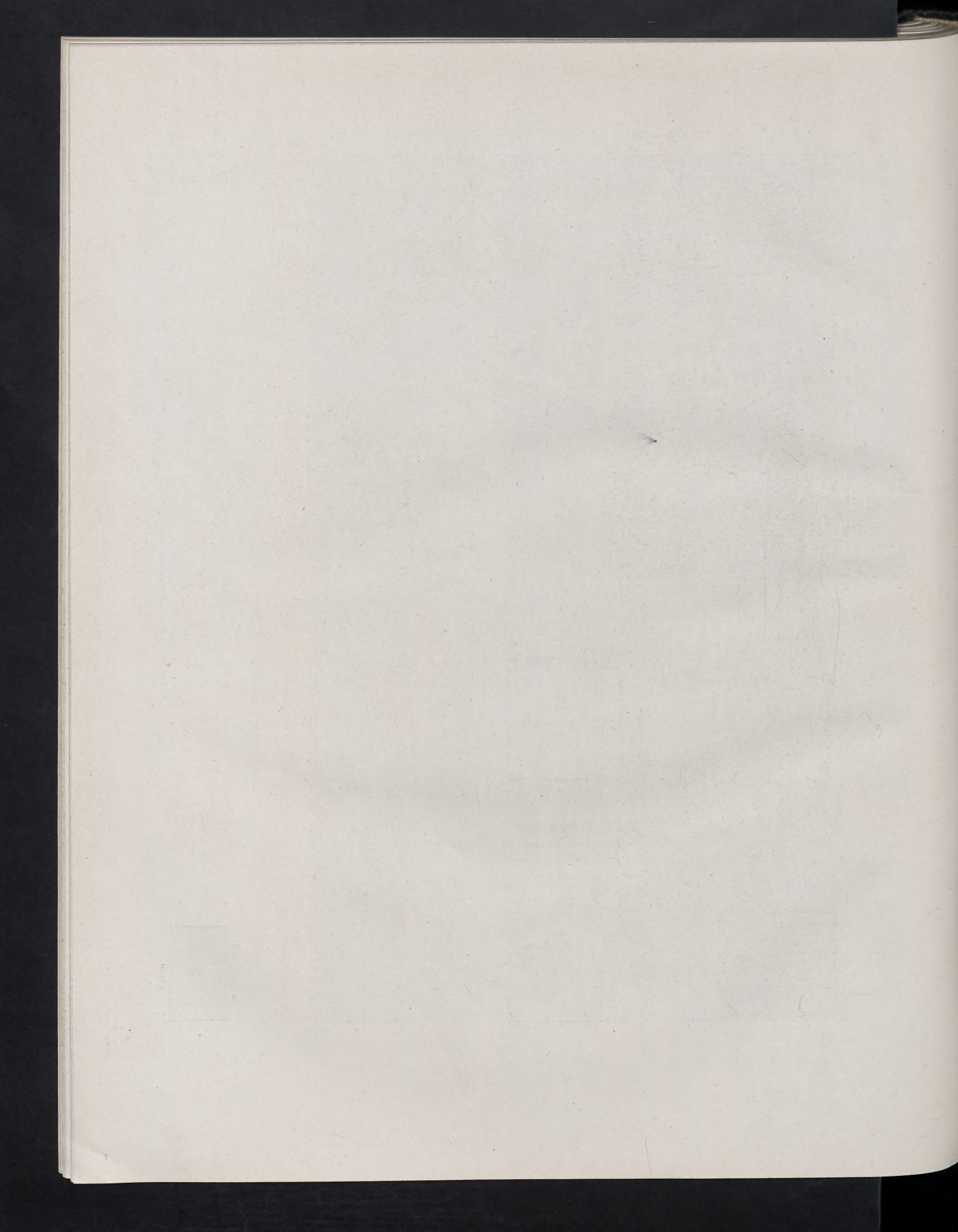
Bebauungsplan für die Besiedelung des Lenneper Hofes.

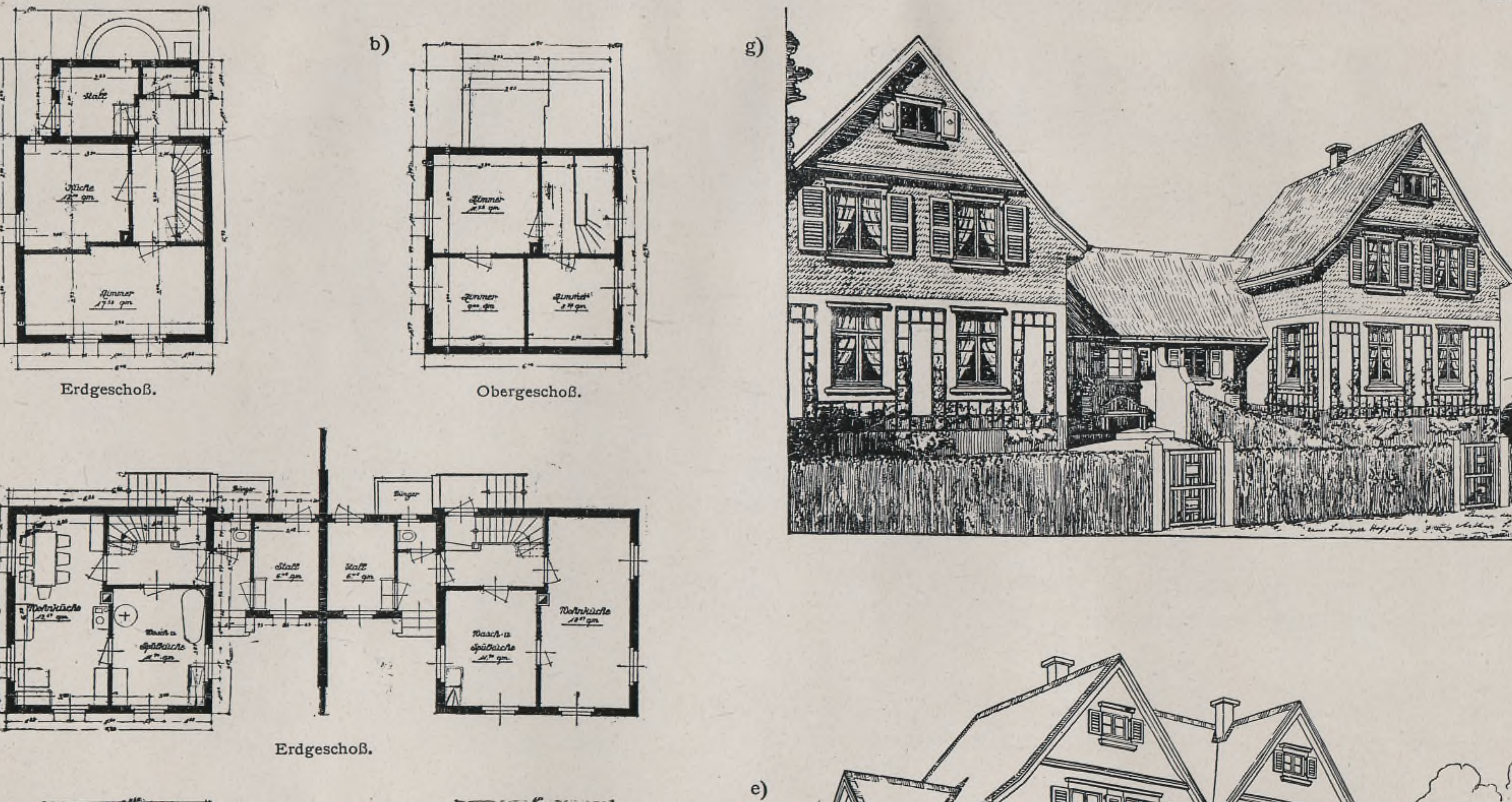
Jahrgang XIII

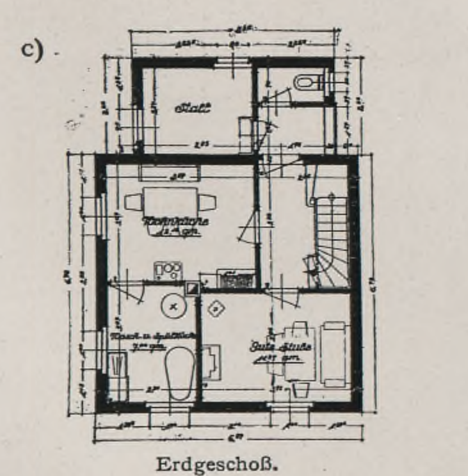


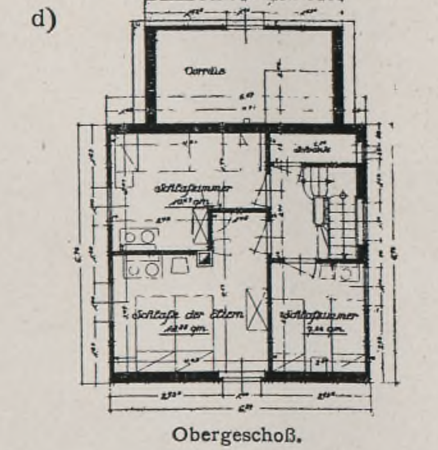
1916

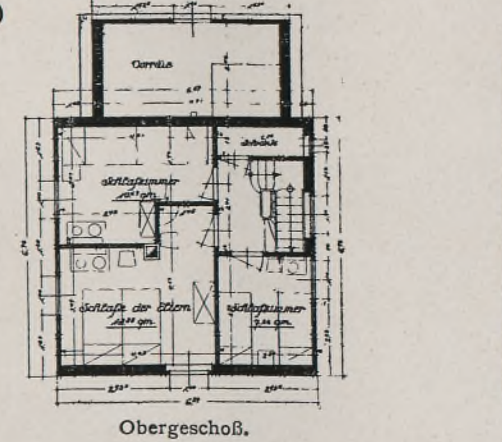
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.











a) Erdgeschoß.

b) Obergeschoß.

g)

f) Erdgeschoß.

c) Erdgeschoß.

d) Obergeschoß.

e) Rentengut-Doppelhaus.

Bebauung des Lenneper Hofes bei Lennep.

a), b) Fünfräumiger Haustypus der alten Rentengutssiedelung.

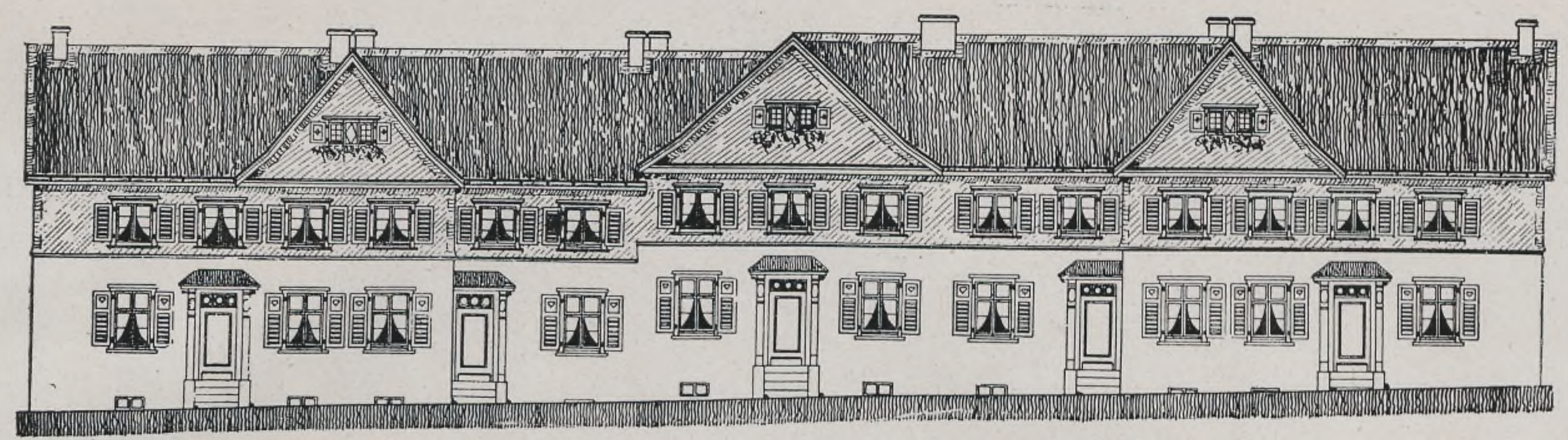
c), d), e) Verbesserter Haustypus mit Spülküche.

(Das Schaubild als Doppelhaus mit etwas anderer Anordnung der Räume.)

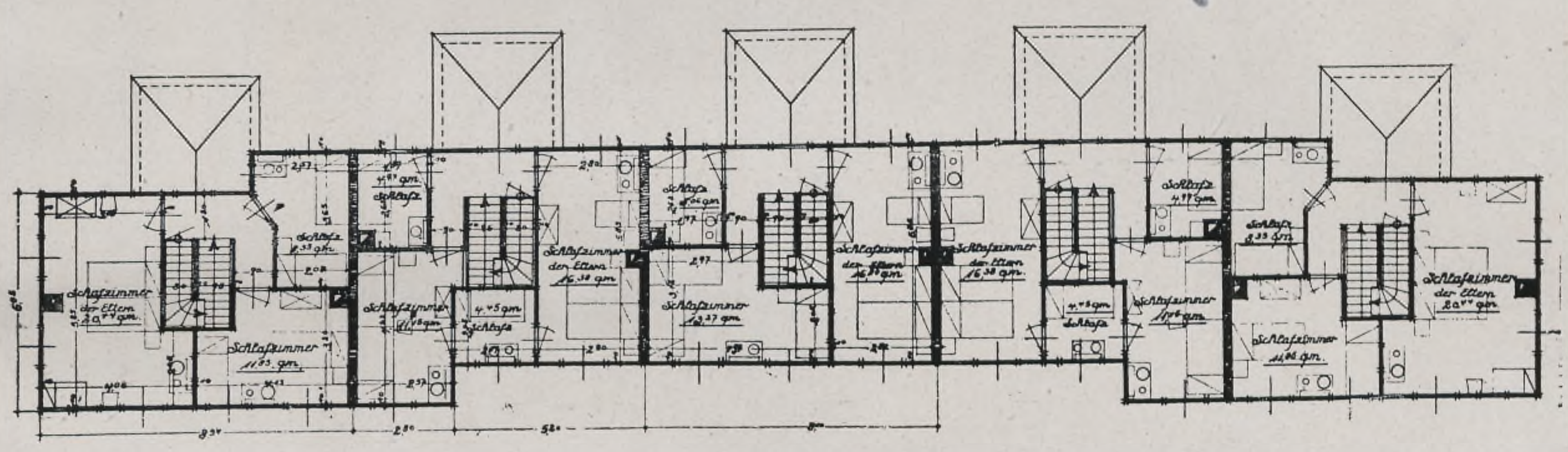
f), g) Doppelhaus am Hasenberger Weg mit zwischengebautem Stall.

Architekt: Arthur Schmidt, Lennep.

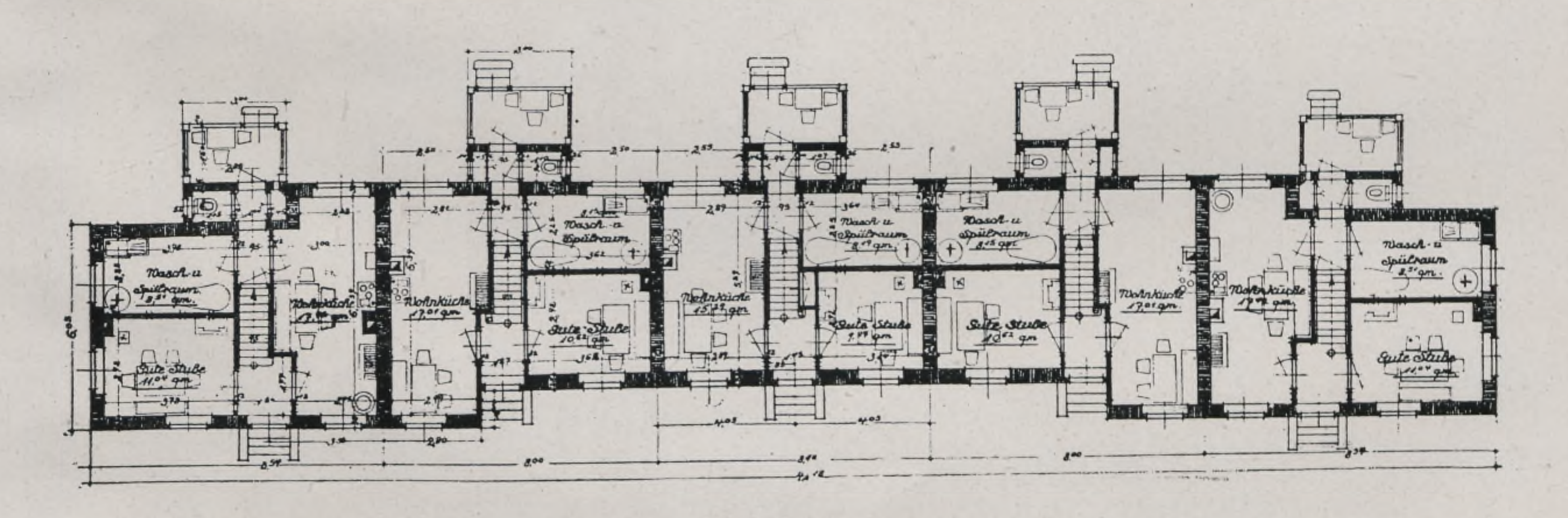
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Straßenansicht.



Obergeschoß.



Erdgeschoß. M. 1 : 200.

Reihenhäuser ohne Vorgärten am neuen Hauptfahrwege des Lenneper Hofes bei Lennep.

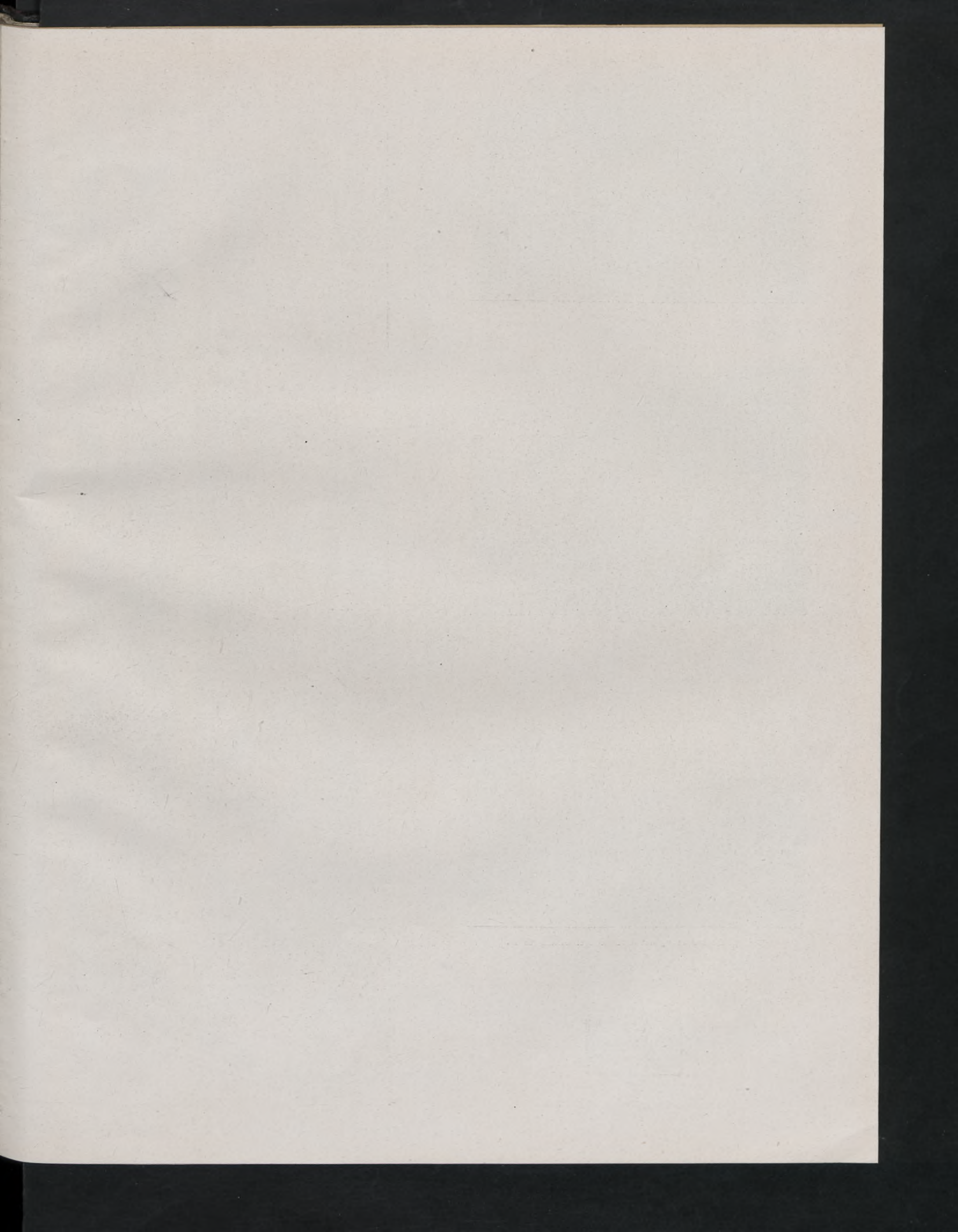
Architekt: Arthur Schmidt, Lennep.

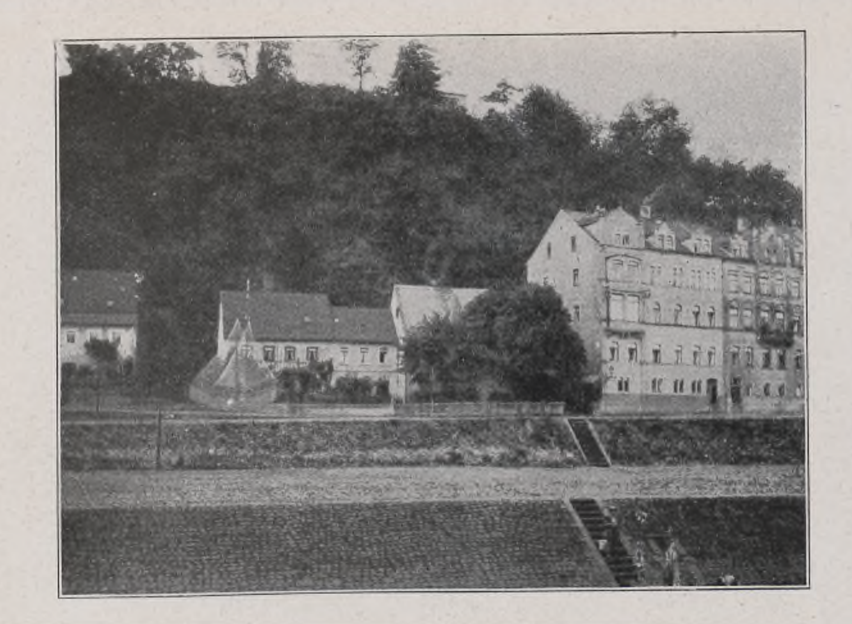
Jahrgang XIII



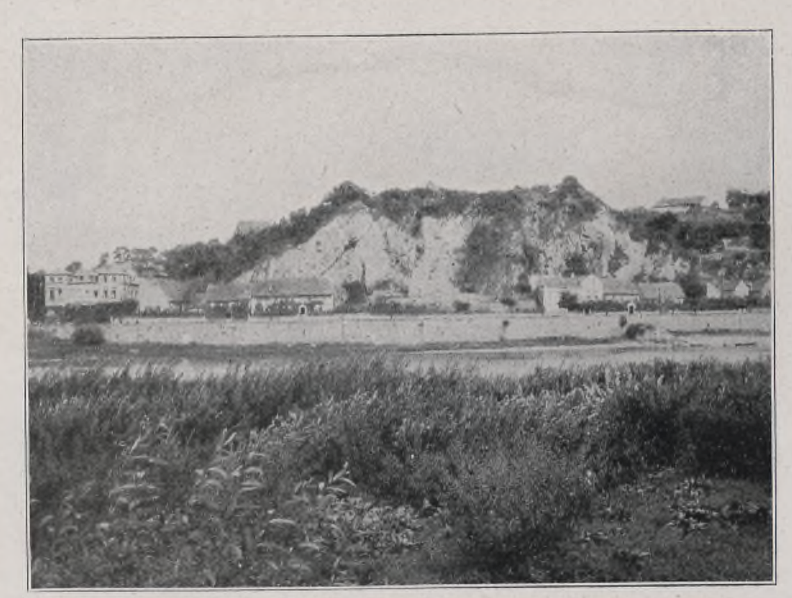
1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.









Vorhandene Bebauung an der Dresdener Straße (Elbe).



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

MEISSEN,
Bebauungsplan vom Hochgebiet.

Zaschendorfer Str.

Zaschendorfer Str.

Volkspark

Friedhof

Crematorium

Sandgrube

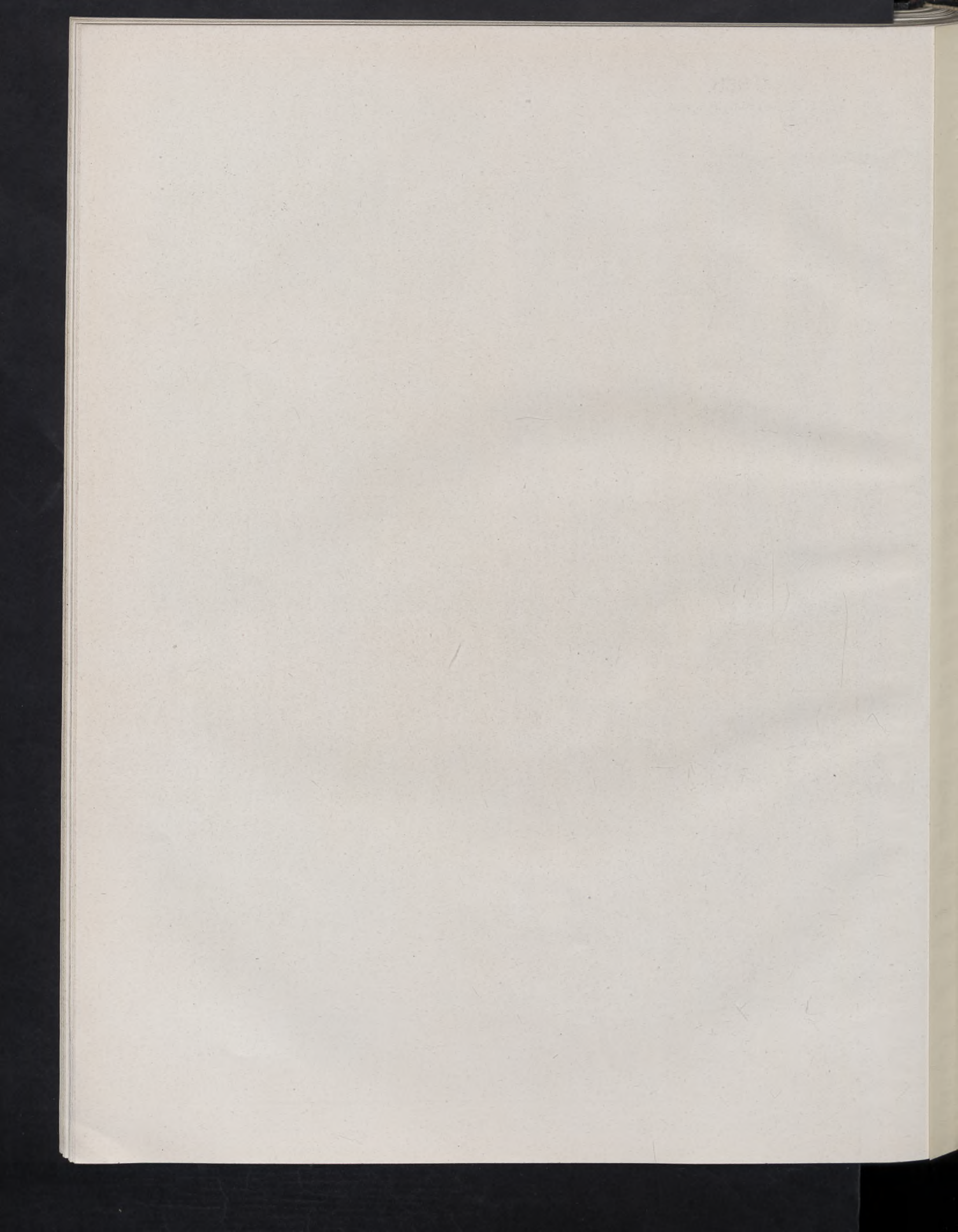
Hochbehälter

Volkspark

Dresdener Strasse

Dresdener Strasse

Verfasser: Geheimer Hofrat Ewald Genzmer, ord. Professor an der Technischen Hochschule Dresden.





Bebauungsplan von Meißen.

Nach einem das Hochgebiet darstellenden Modell.

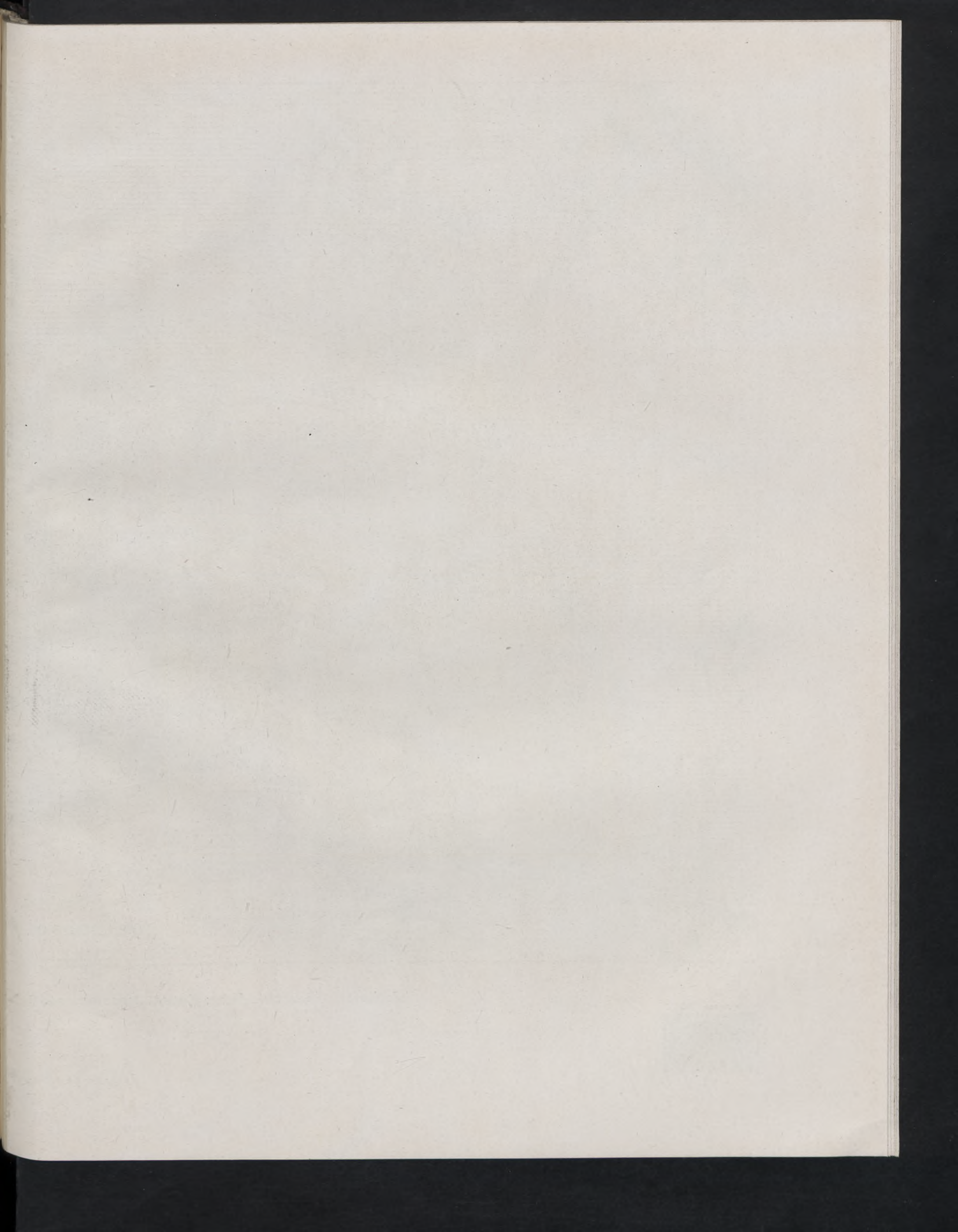
Verfasser: Geheimer Hofrat Genzmer, ord. Professor an der Technischen Hochschule Dresden.

Jahrgang XIII



1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



MEISSEN,

Bebauungsplan v. Tiefgebiet.

0 50 100 200 300 M.

Eisenbahngelände

Fürstengraben

Jäger Kaserne

Jndustriegebiet

Wohngebiet

Grünflächen u. Vorgärten

Automobilstrasse od. etwaige Schnellbahn.

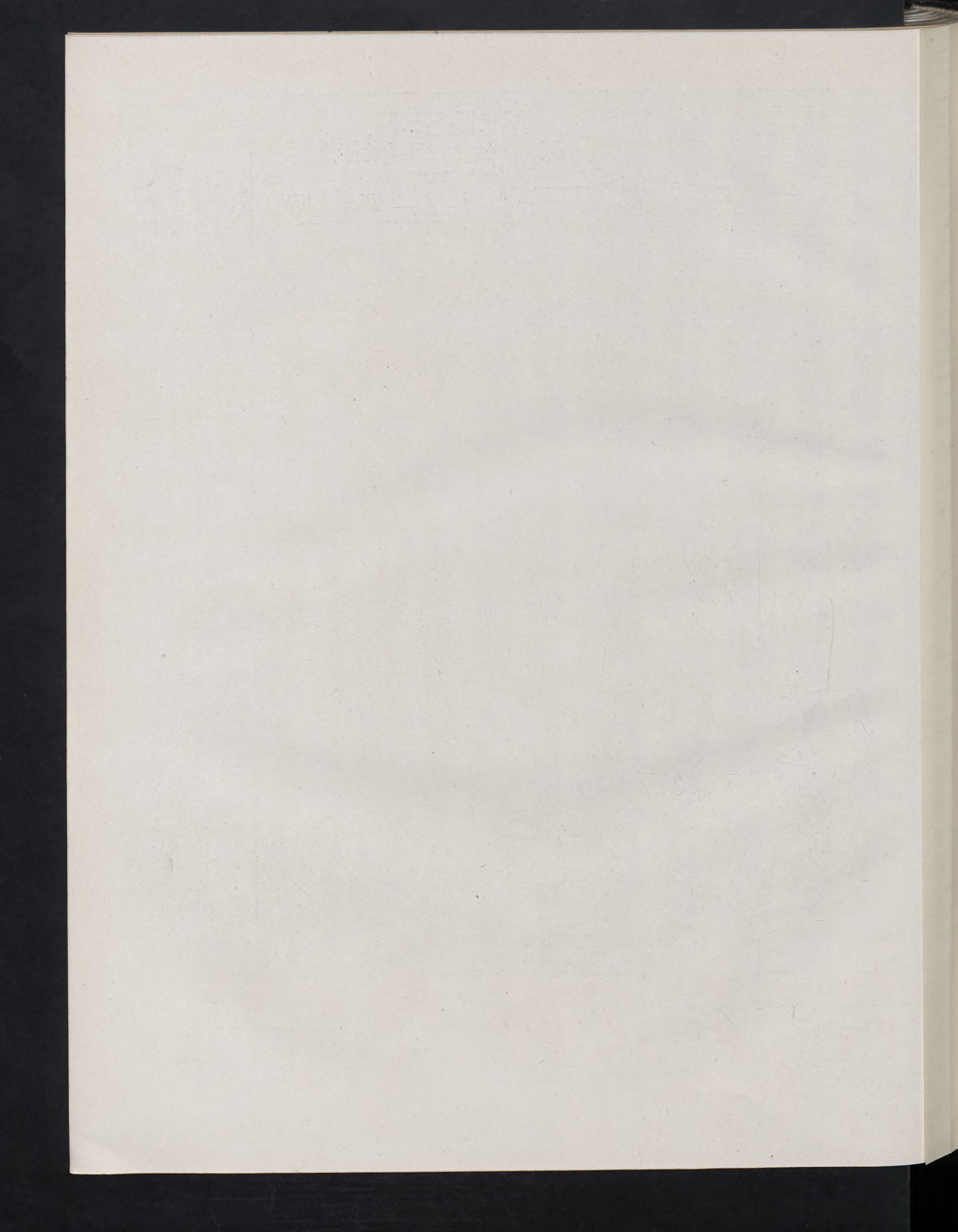
Städtisches Eigentum.

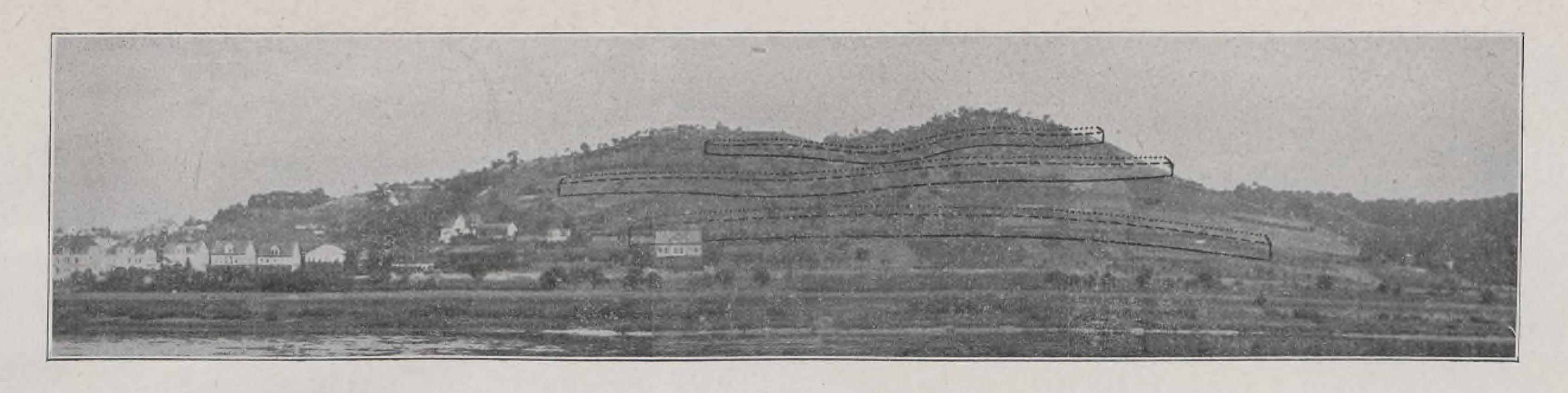
⊕ Verfügbarer Platz f. die Bau- u. Betriebsanlag. a. Endpkt. d. etwaigen Schnellb. v. Dresden

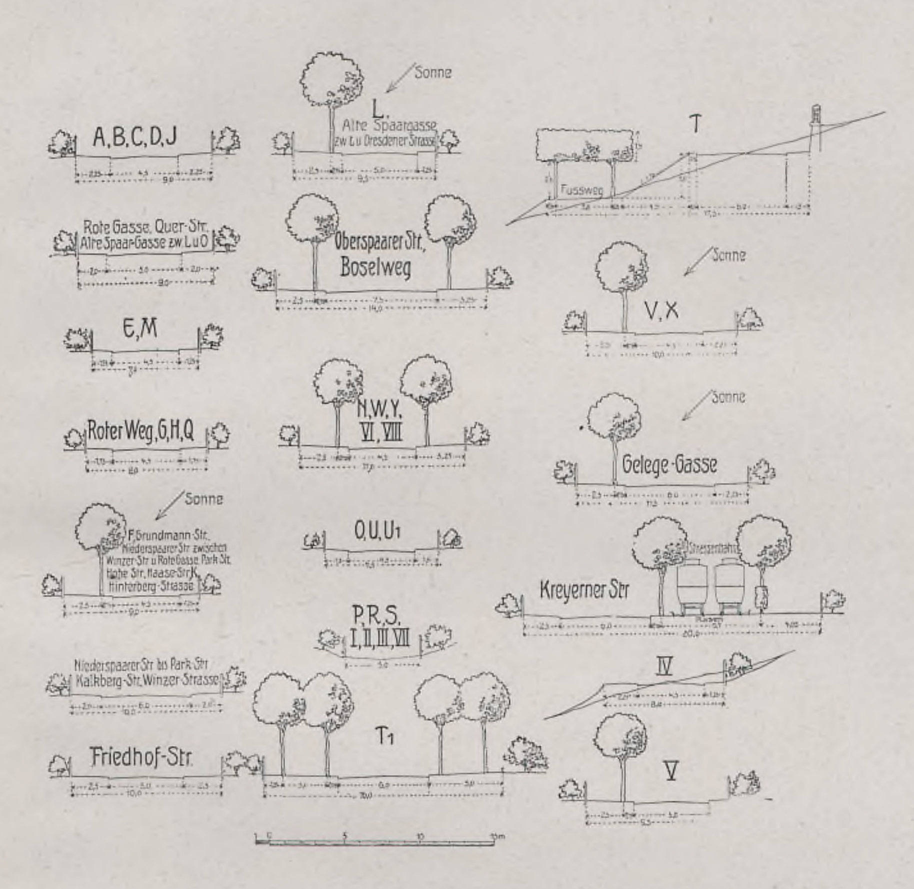
Verfasser: Geheimer Hofrat Ewald Genzmer, ord. Professor an der Technischen Hochschule Dresden.

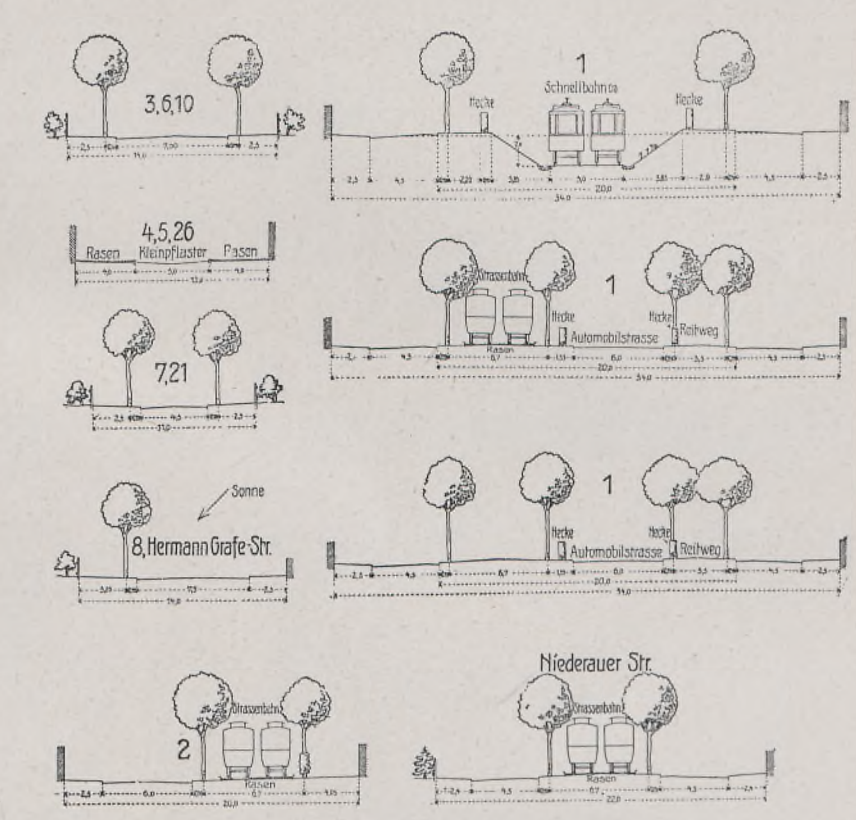


Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.













Bebauungsplan für Meißen.

Oben: Gesamtansicht des Hochgebietes mit Bebauungslinien.
In der Mitte: Straßenquerschnitte des Hochgebietes und des Tiefgebietes.

Verfasser: Geheimer Hofrat Ewald Genzmer, ord. Professor
an der Technischen Hochschule Dresden.

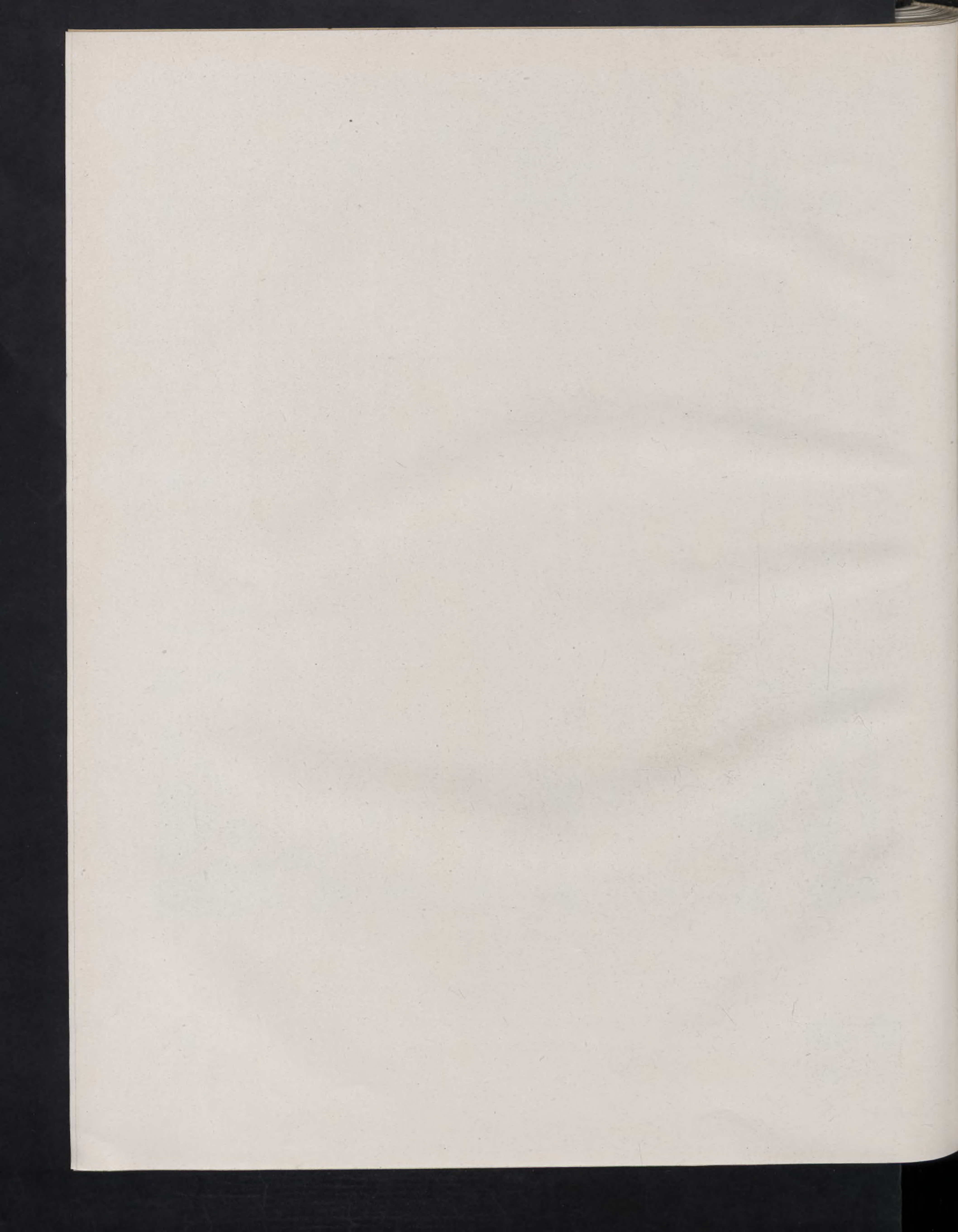
Unten: Straßenbilder aus Alt-Zaschendorf.

Jahrgang XIII



1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



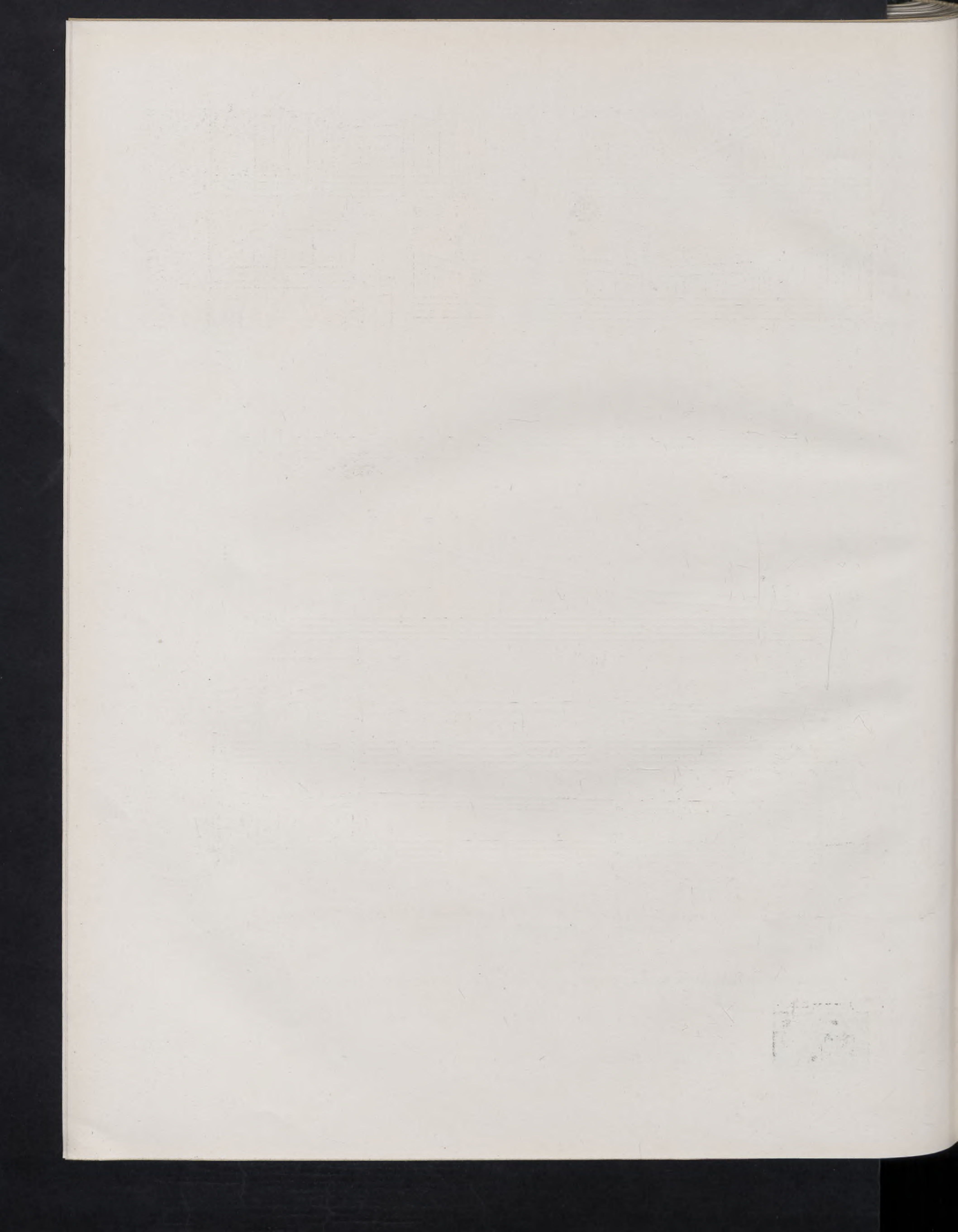
Aus dem Bebauungsplan für Meißen.

Oben: Straßenlängsschnitte aus dem Hochgebiet. — Unten: Straßenlängsschnitte aus dem Tiefgebiet.

Verfasser: Geheimer Hofrat Ewald Genzmer, ord. Professor an der Technischen Hochschule Dresden.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Agnidenkloster um 1650.



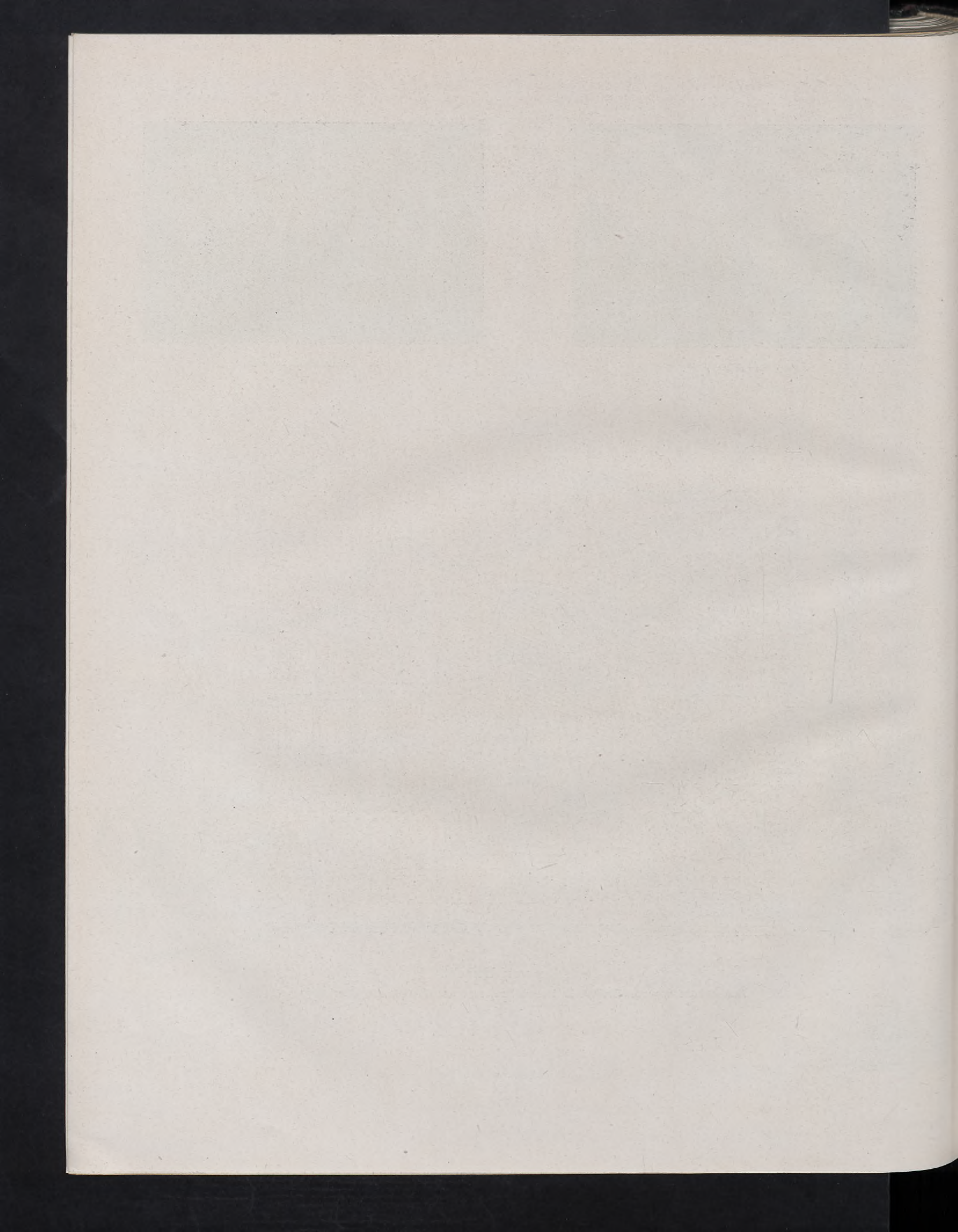
Sint-Geertekirchhof um 1650.

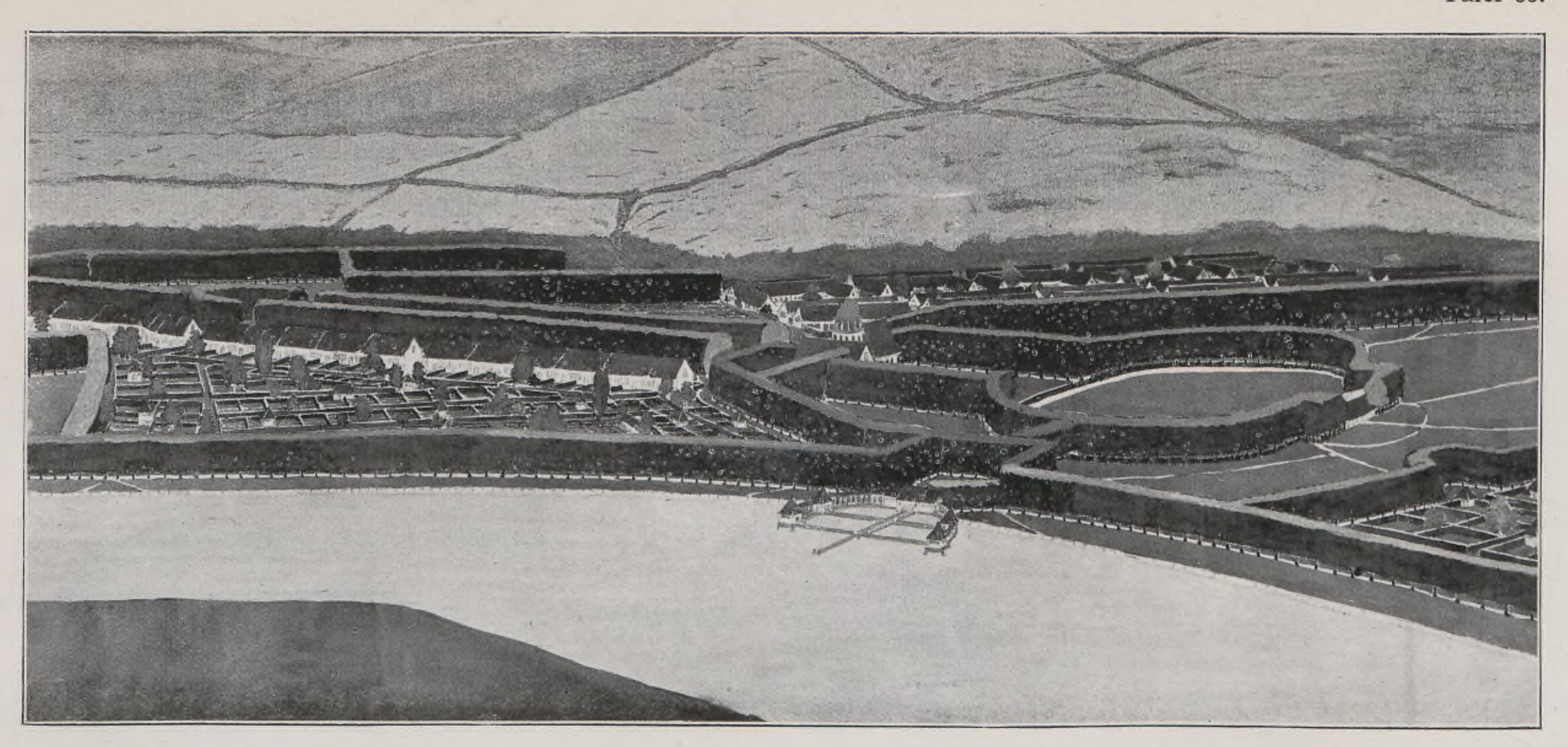
Stadtplan von Utrecht.

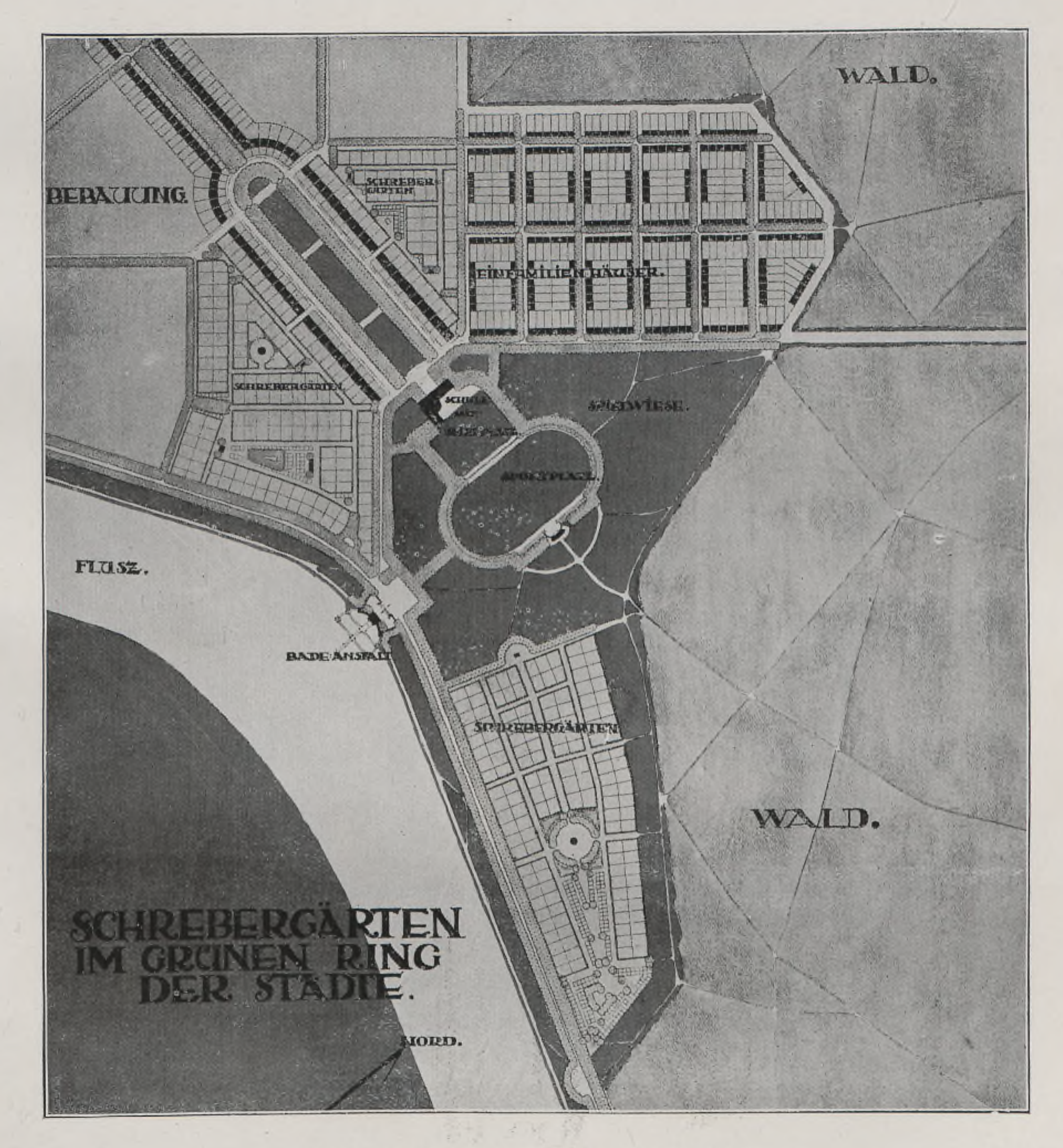
Zur Abhandlung von Dr. W. B. Peteri, Professor des Städtebaues, Soerobaya.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







Laubensiedelung und Grünfläche.

Verfasser: Gartenarchitekt Harry Maaß, Lübeck.

Jahrgang XIII



1916

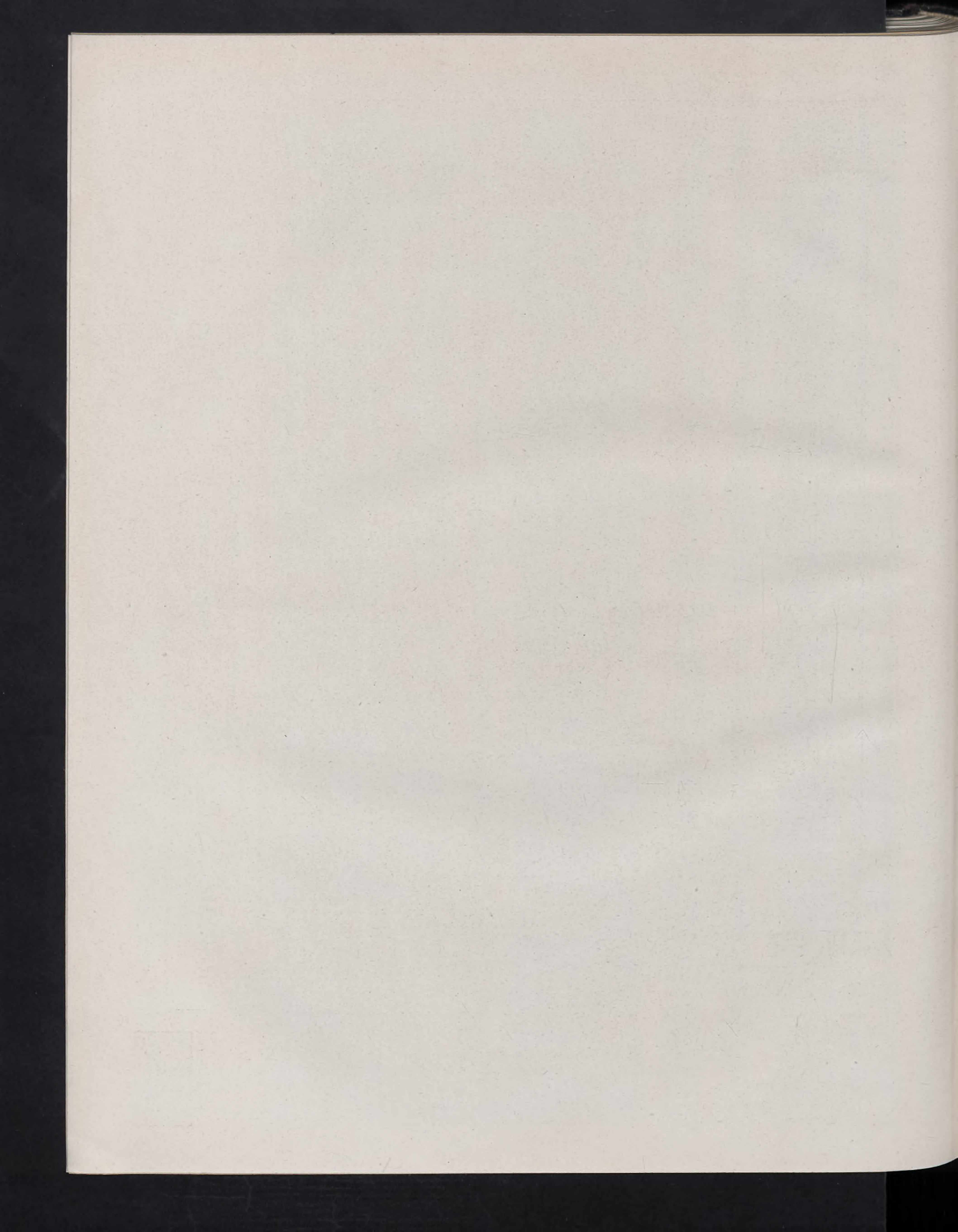
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Erweiterungsplan für Amsterdam-Süd.

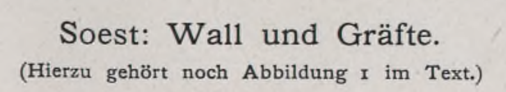
Architekt H. P. Berlage Nz., Den Haag.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.









Soest: Wall und Gräfte.

(Hierzu gehört noch Abbildung 1 im Text.)

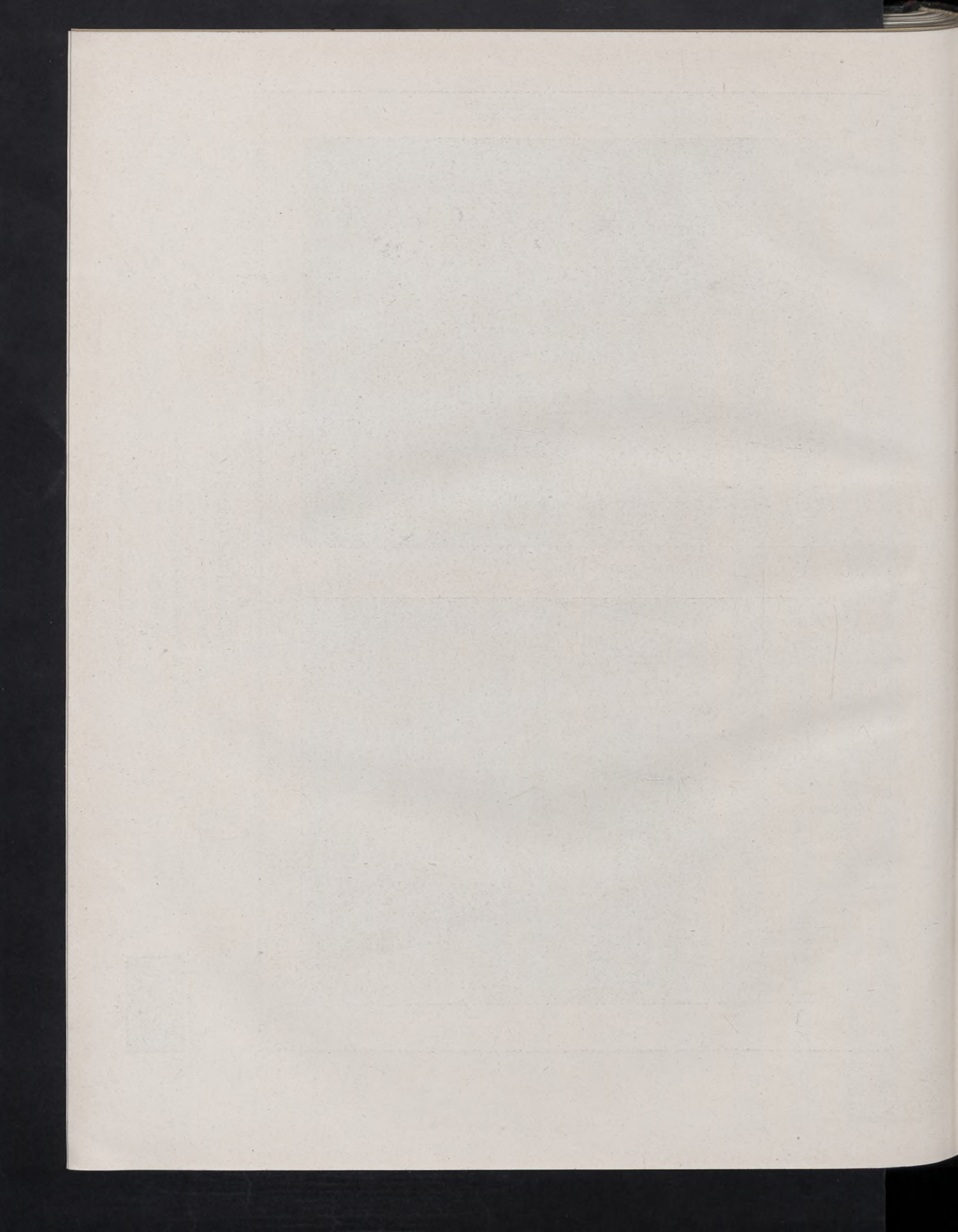
Nach Aufnahmen des Stadtbauamtes in Soest.

Jahrgang XIII



1916.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







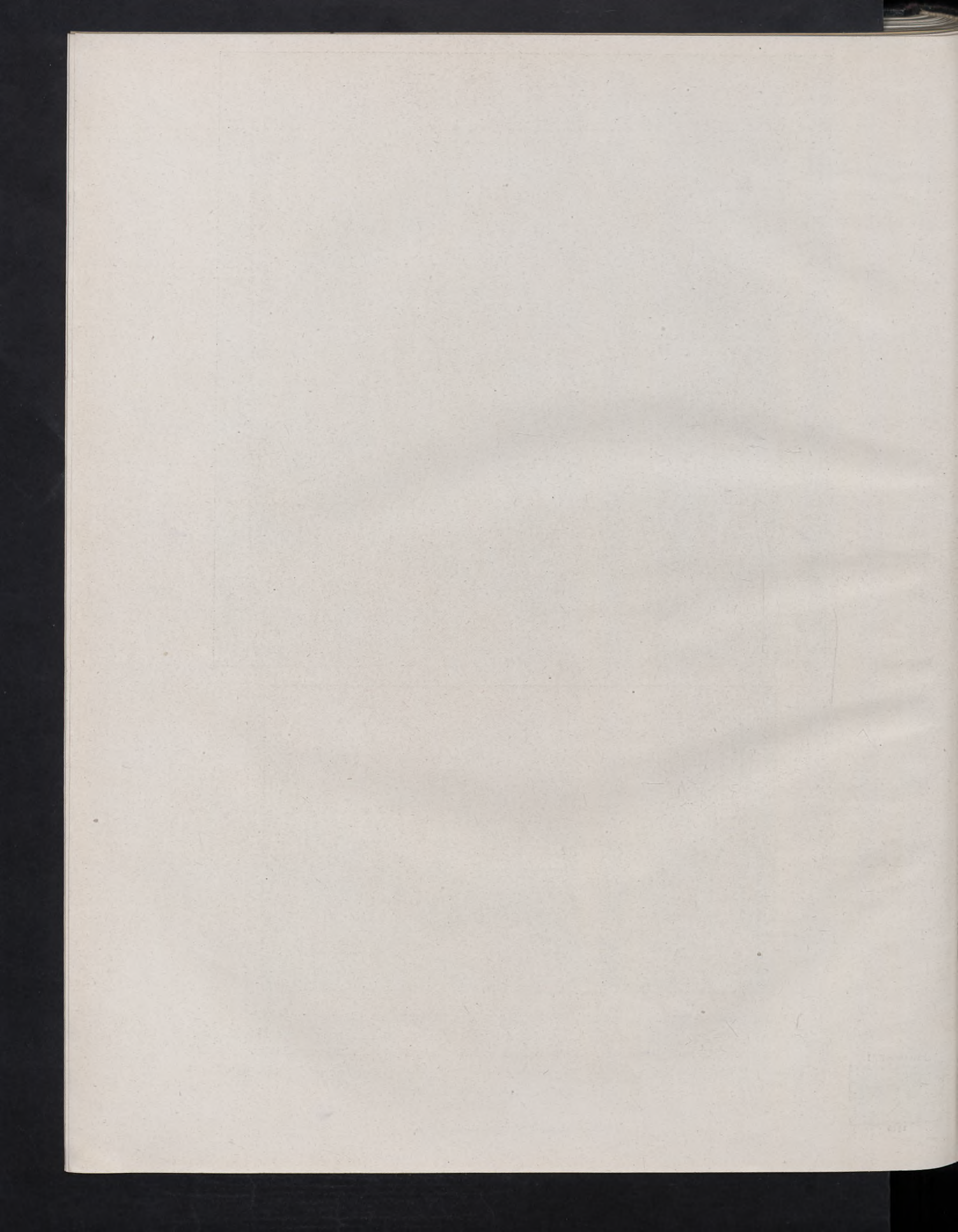
Oben: Die Altstadt Soest mit Vorschlägen des Entwurfes „Sachsenspiegel“
zu den Durchbrüchen nach dem Wall und zur Besiedelung des Innern großer Baublöcke.
Verfasser: Regierungsbaumeister Gustav Langen und Architekt Paul Schmitthenner, Berlin.
Unten: Kleinhaussiedelung des Entwurfes „ten Doornkaat Koolmann Patroklus“
Verfasser: Architekt Leopold Stelten, Berlin.

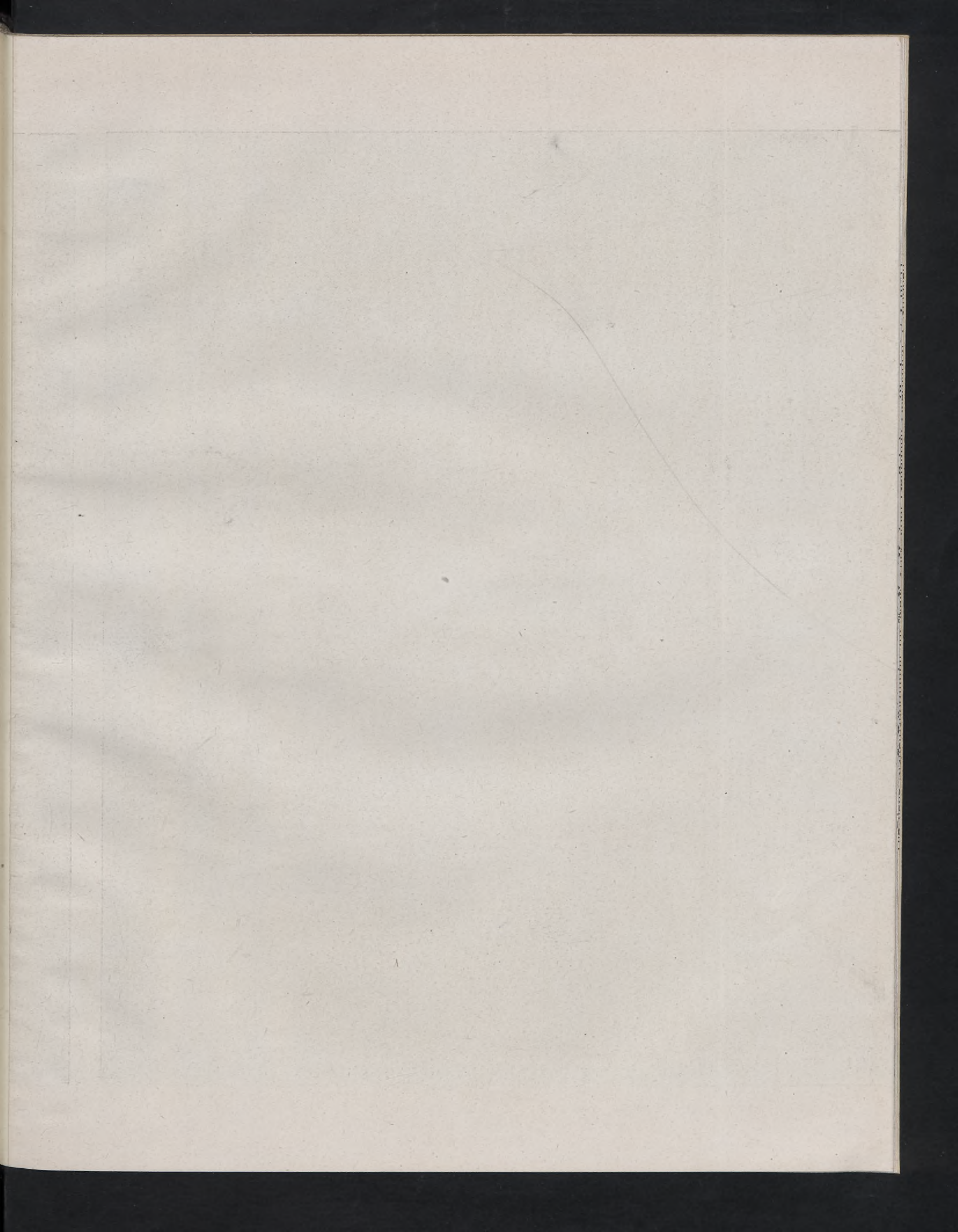
Jahrgang XIII

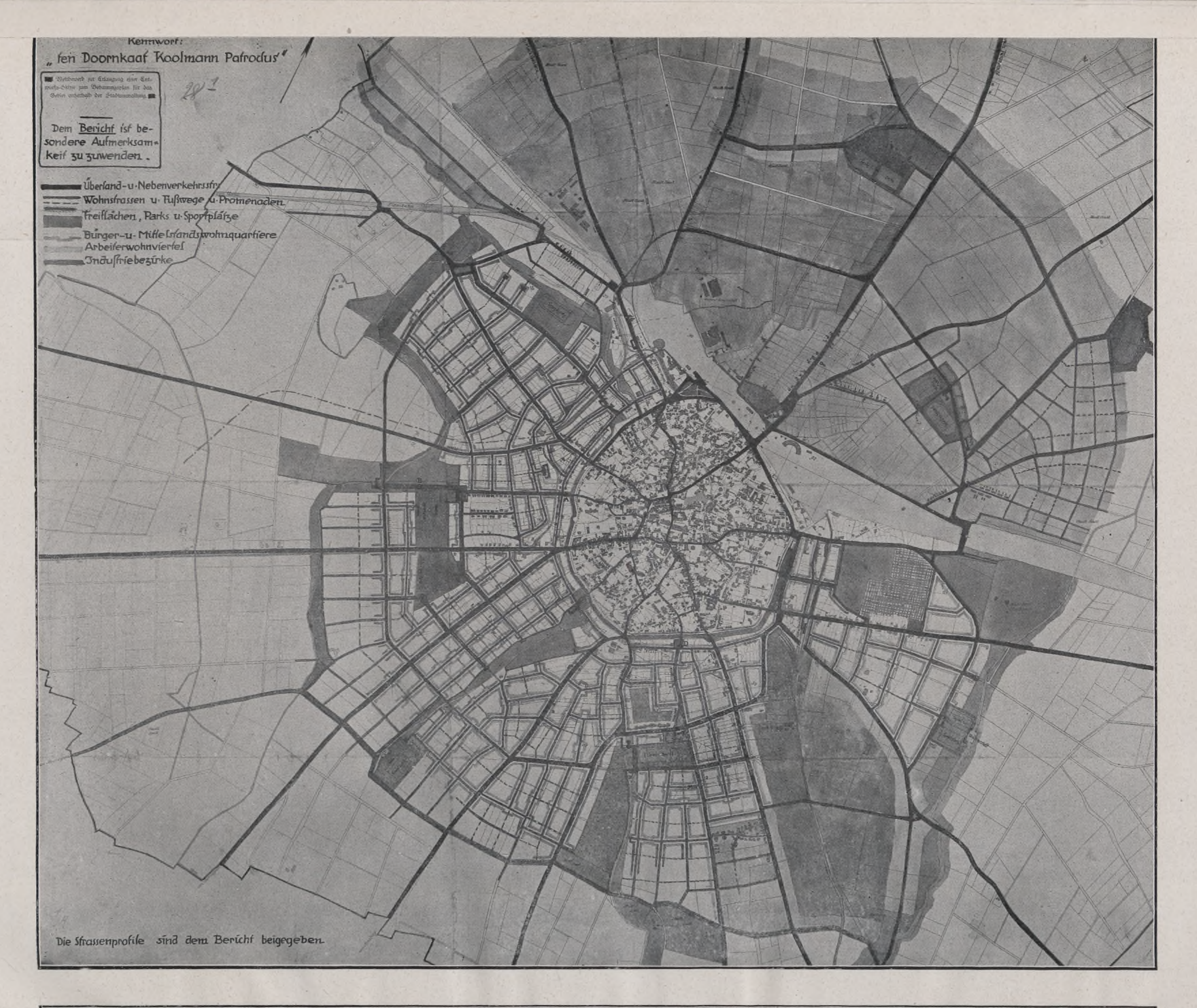


1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.









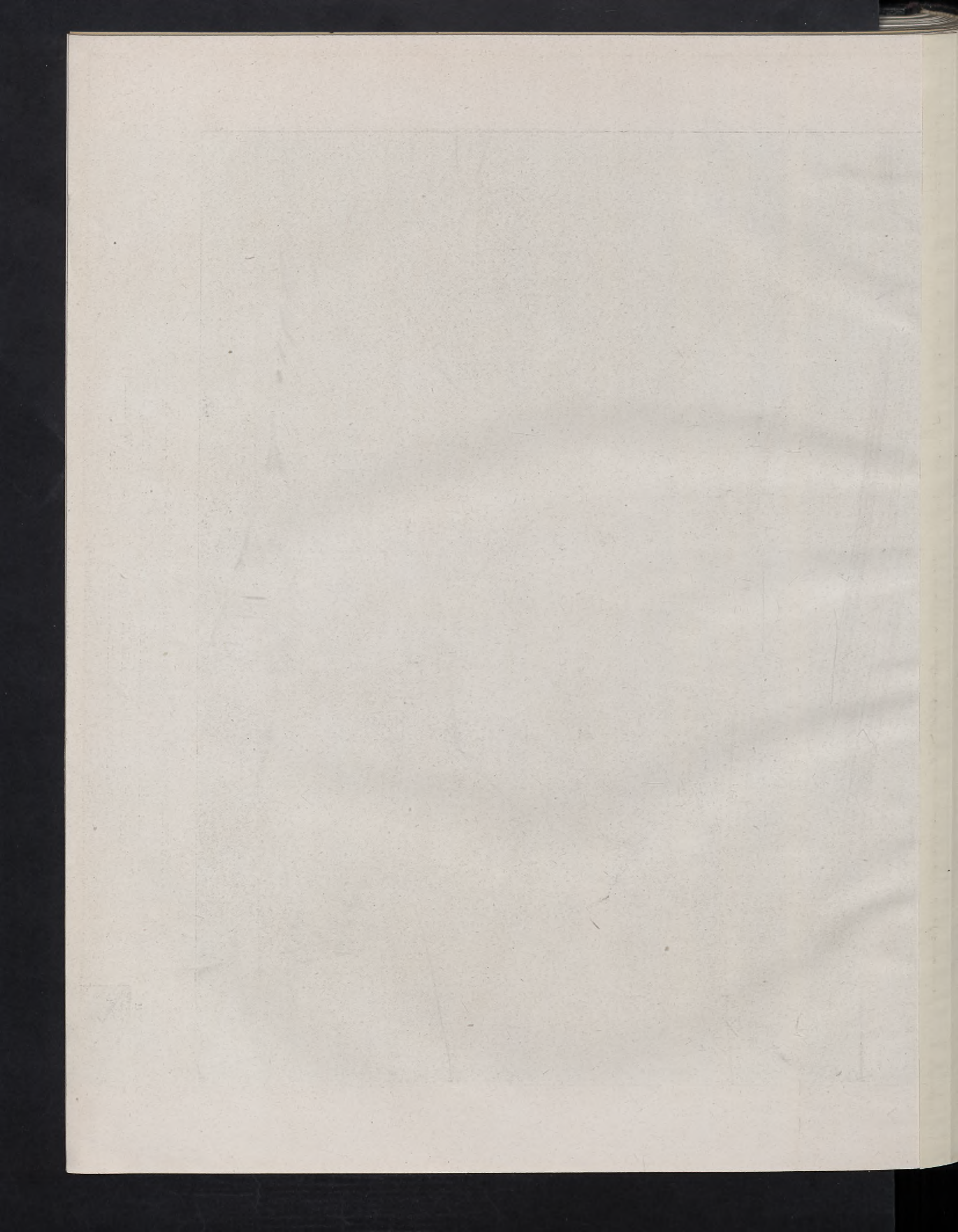
Wettbewerbsentwürfe zur Stadterweiterung von Soest. — Je ein zweiter Preis.

Oben: „ten Doornkaat Koolmann Patroklus" von Architekt Leopold Stelten, Berlin.

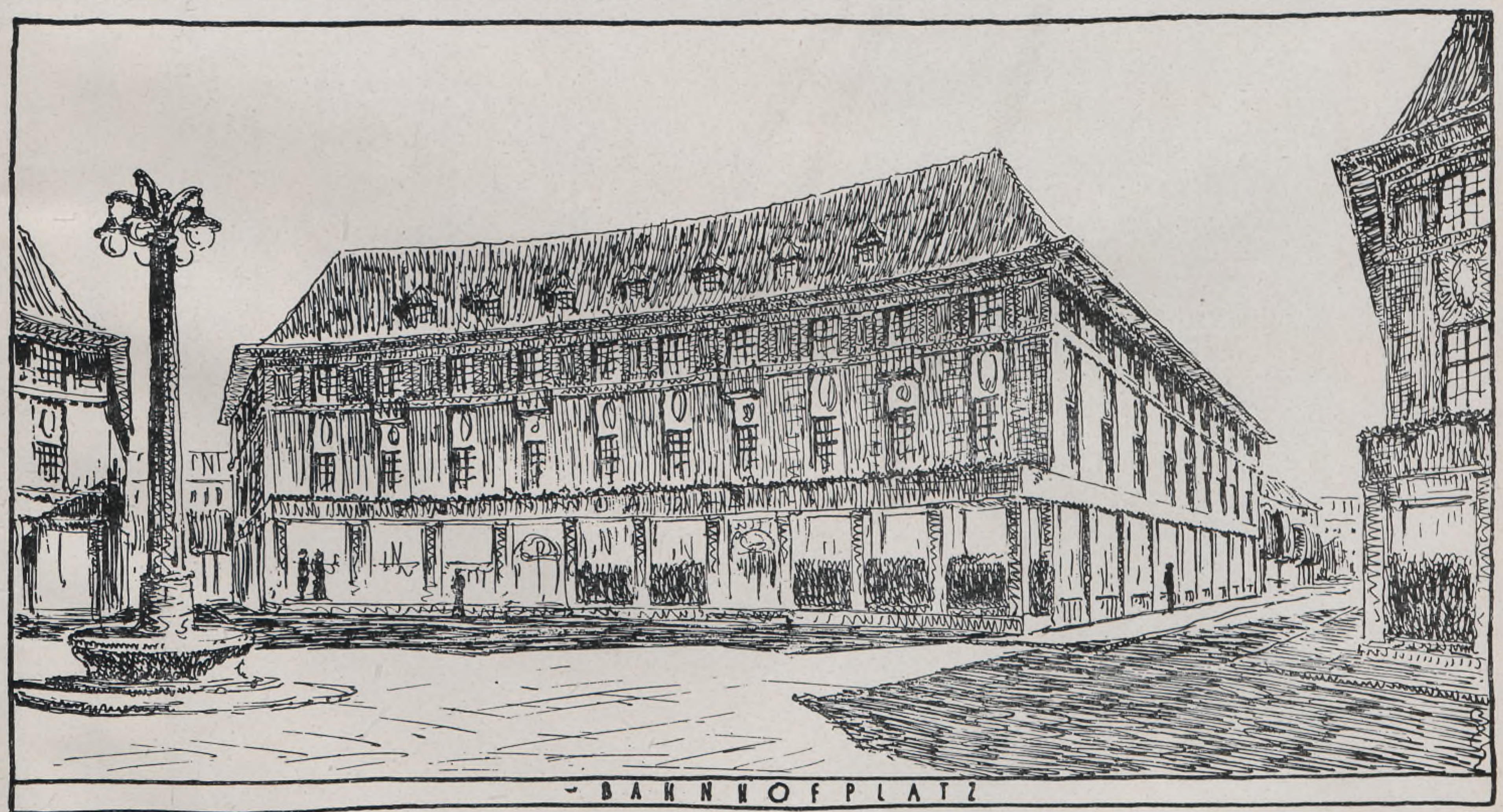
Unten: „Kultur im Kriege" von Rudolf Linkenheil in Schramberg (Württemberg) und Regierungsbaumeister Albert Schäfer in Görlitz, früher Ulm.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



AM VLRICHERTOR



BAHNHOFPLATZ

Einzelheiten vom Wallringe aus dem Wettbewerbsentwurfe „Kultur im Kriege“.

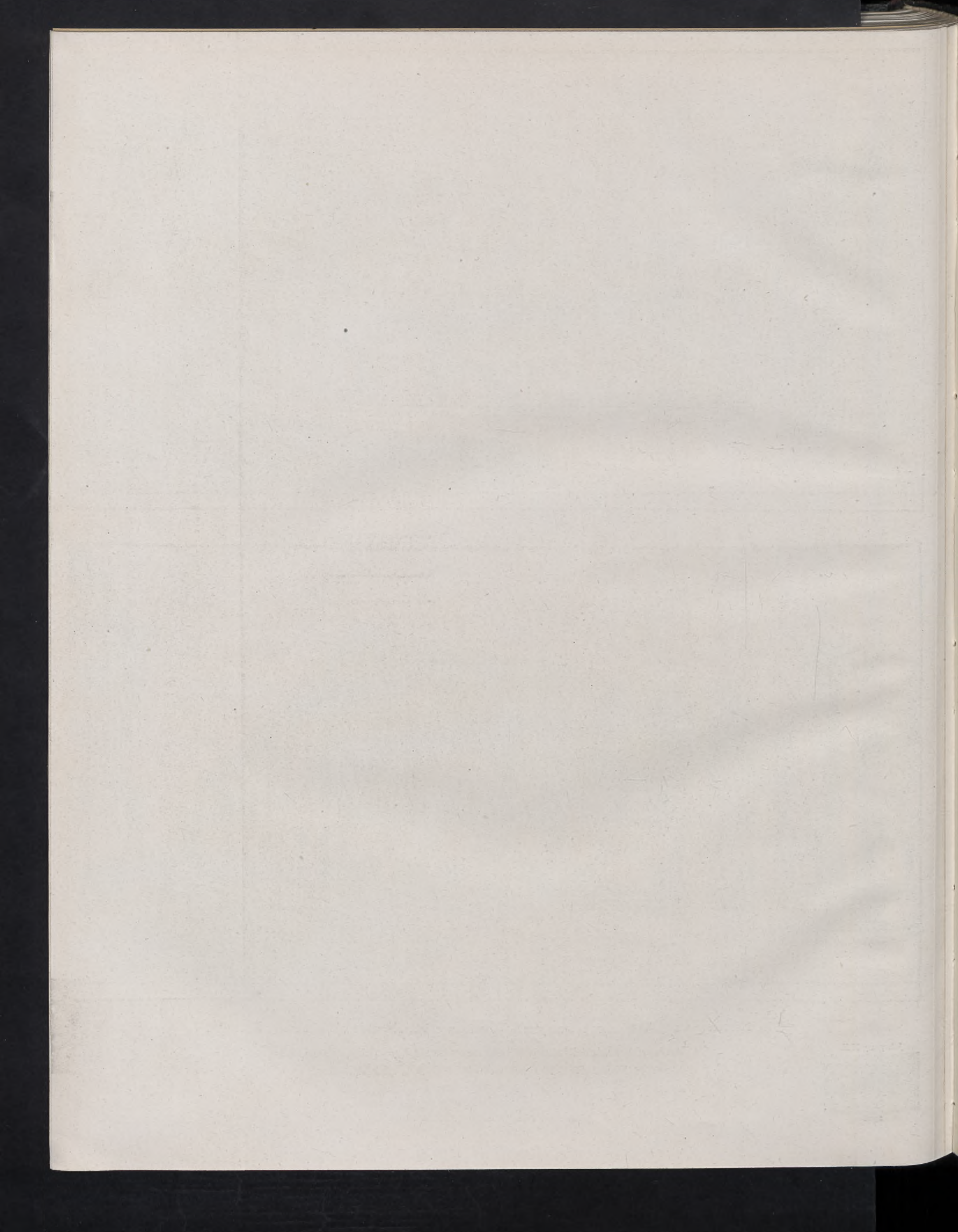
Verfasser: Rudolf Linkenheil in Schramberg (Württemberg) und
Regierungsbaumeister Albert Schäfer in Görlitz, früher Ulm.

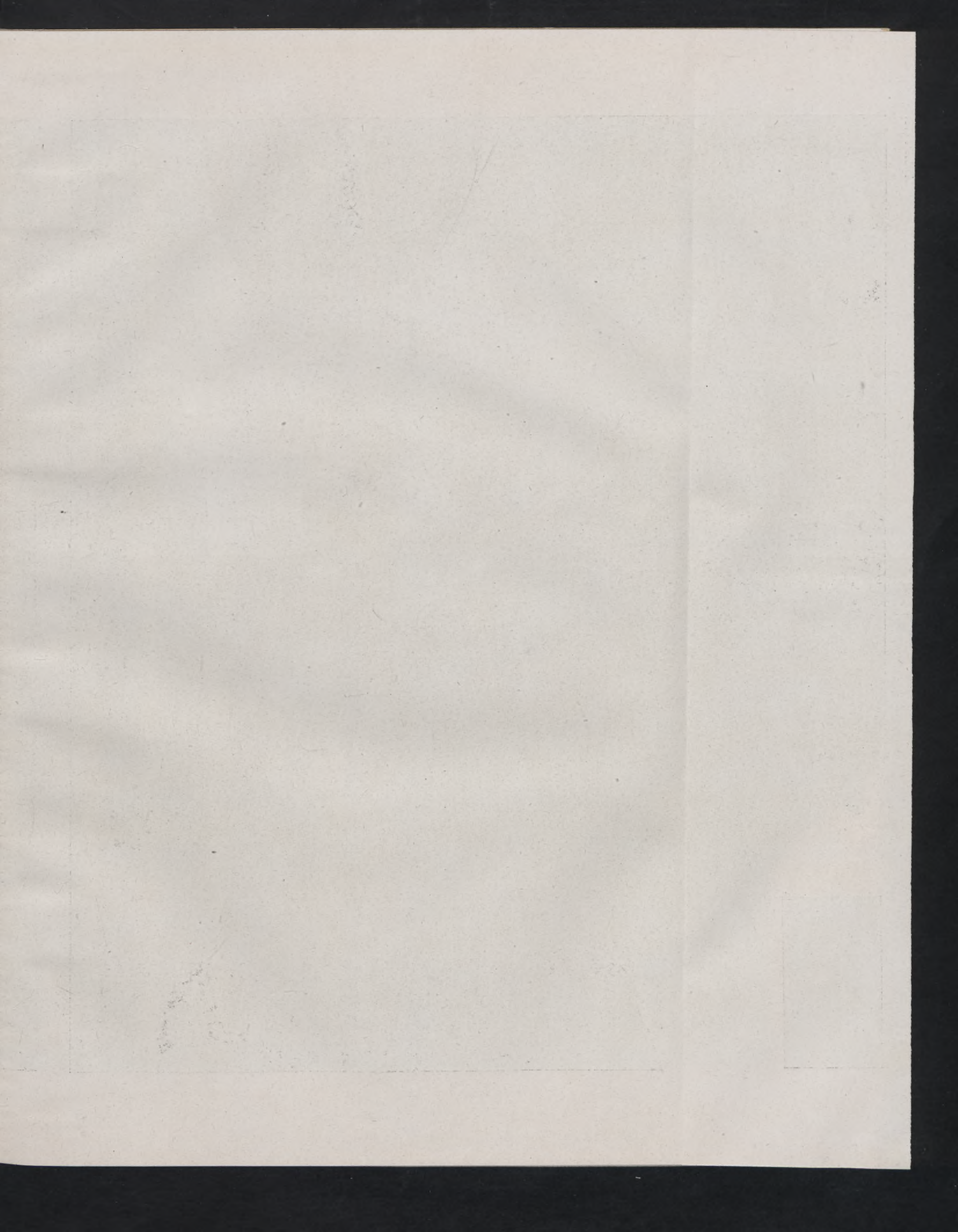
Jahrgang XIII



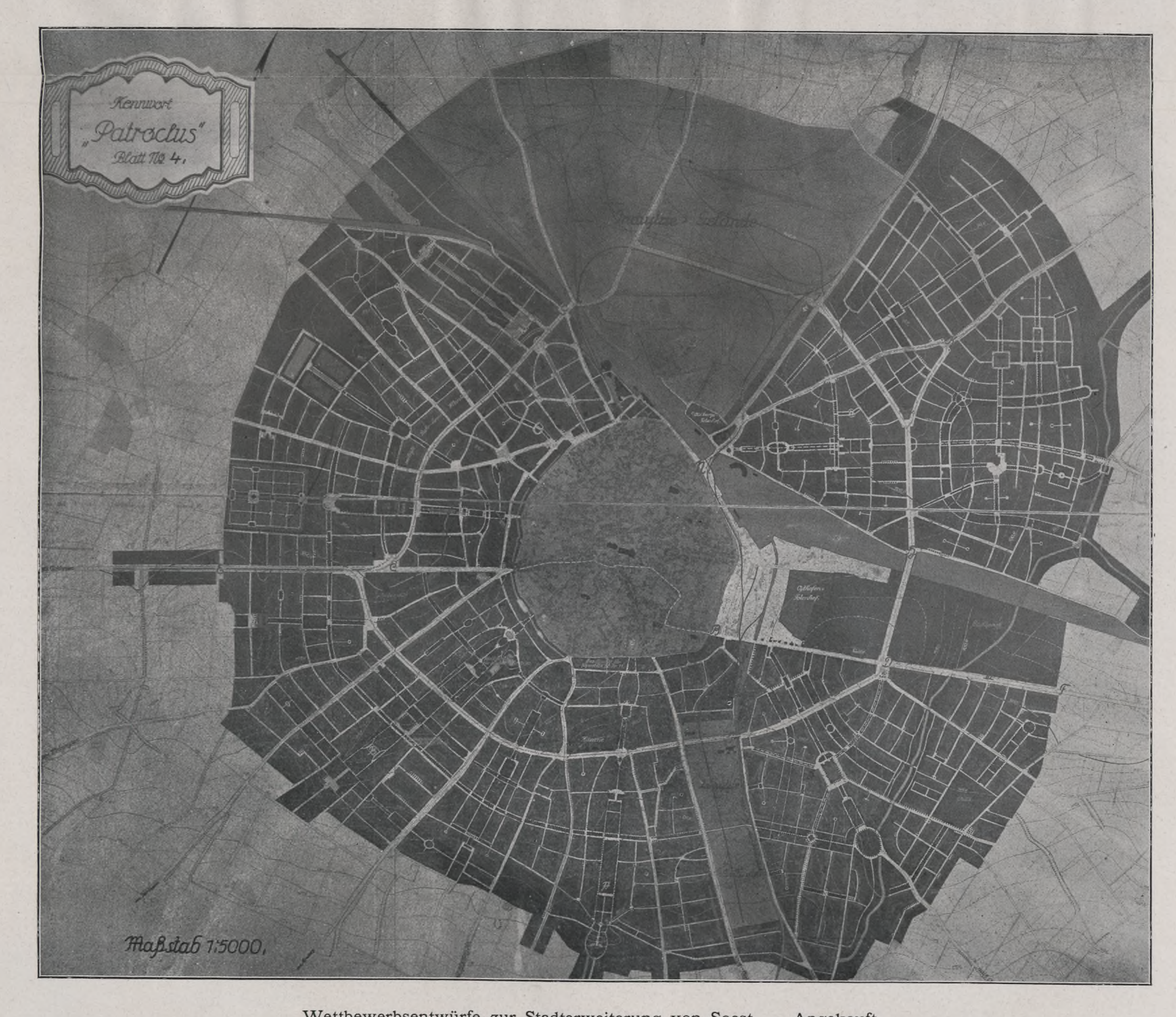
1916

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



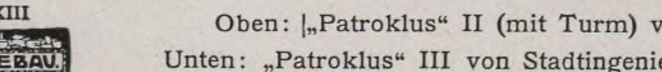


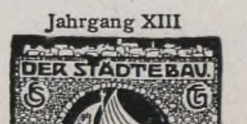


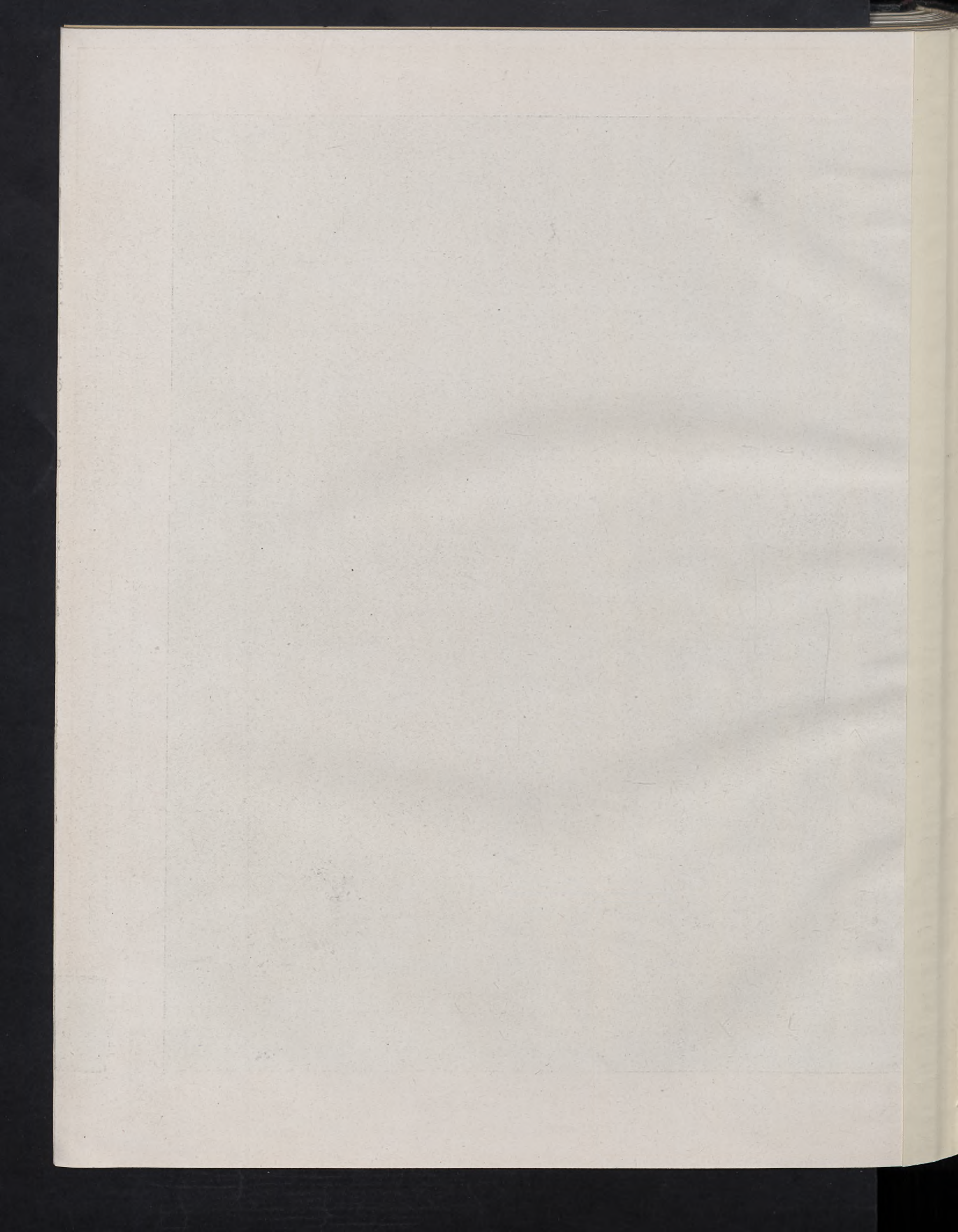


Wettbewerbsentwürfe zur Stadterweiterung von Soest. — Angekauft.

Oben: „Patroklus" II (mit Turm) von Landmesser Heinrich Solinus und Architekt Wilhelm Piel in Münster.
Unten: „Patroklus" III von Stadtingenieur Brocke und Architekten A. Stein und Fritz Wildemann in Essen (Ruhr).



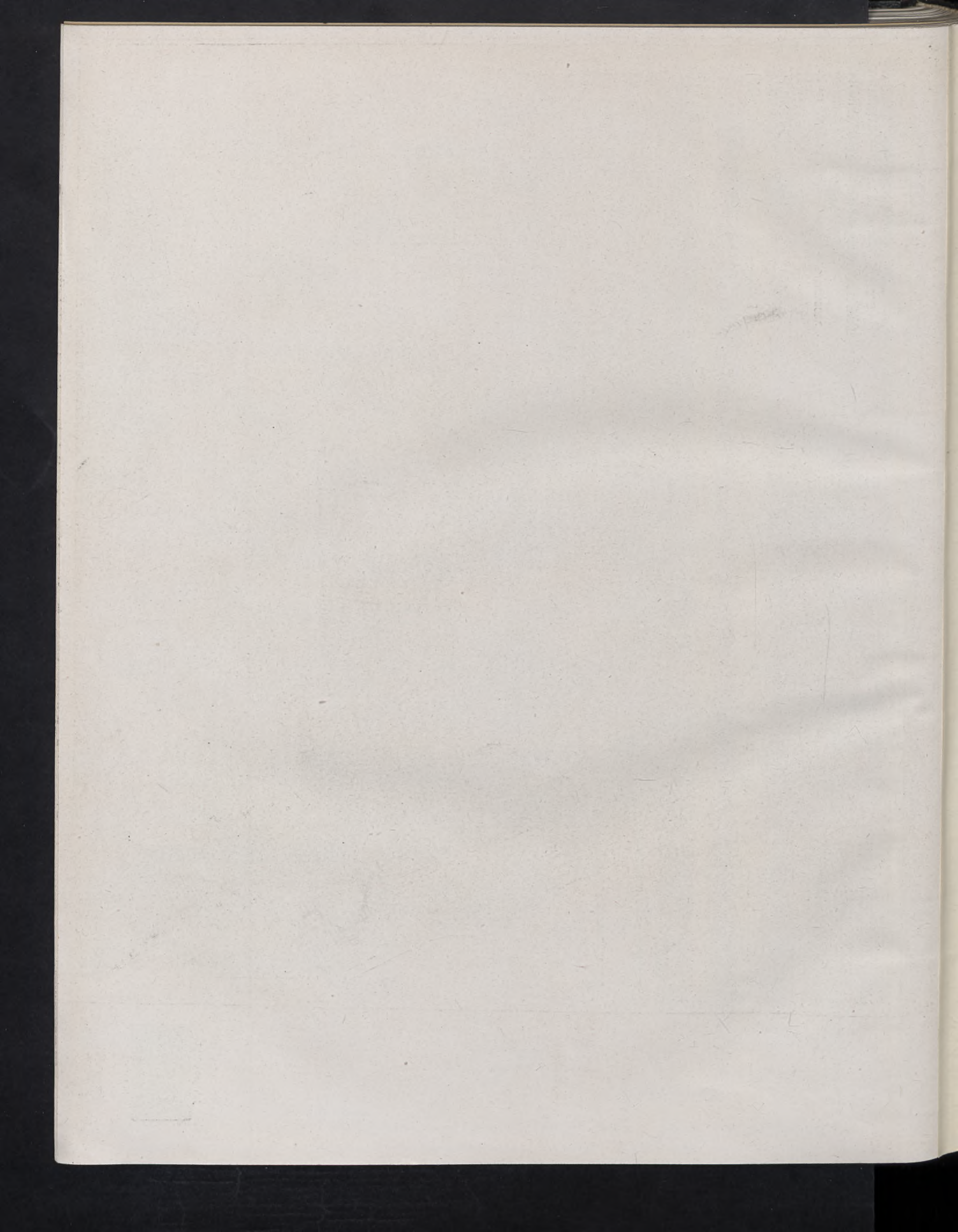


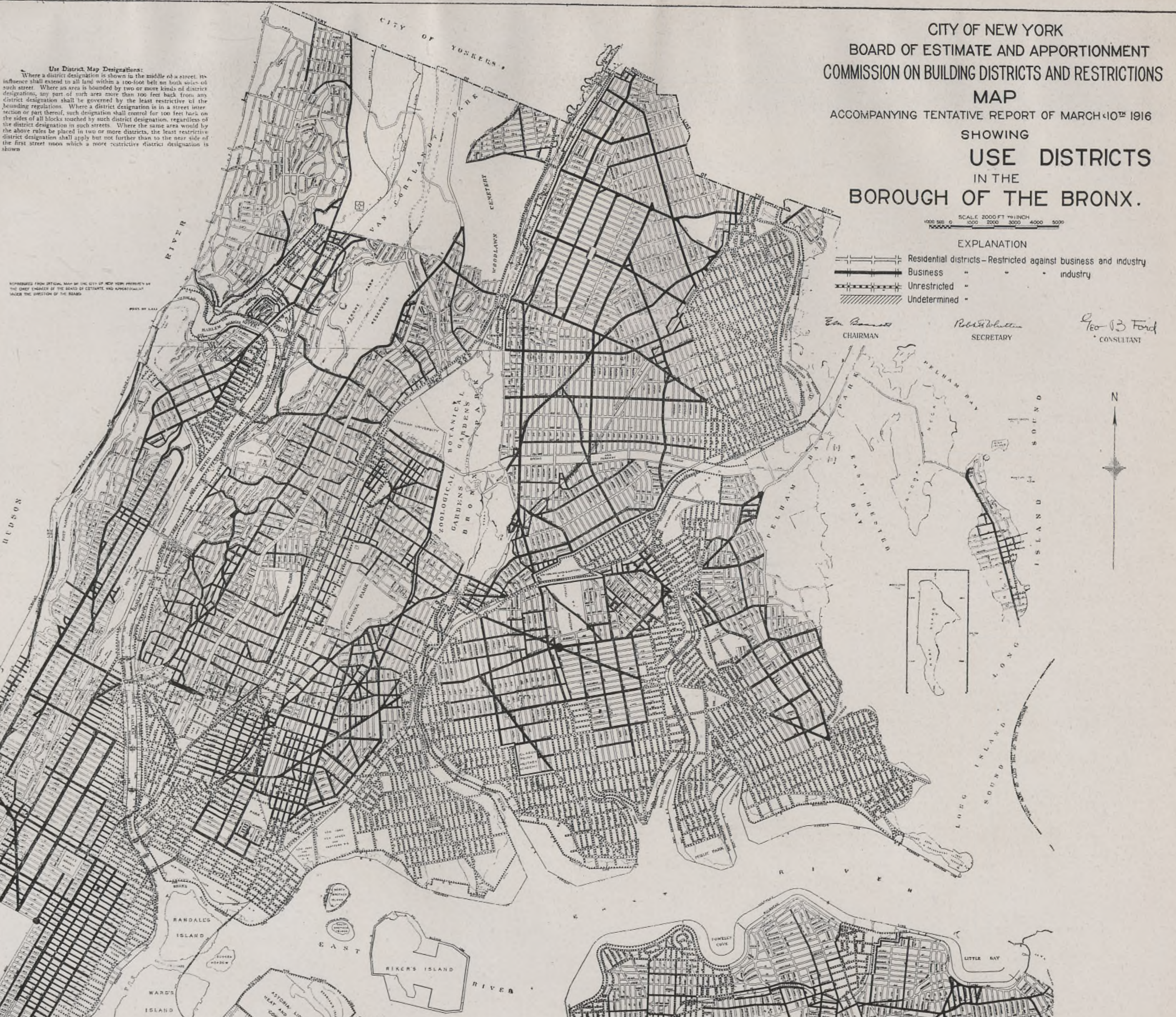


Jahrgang XIII



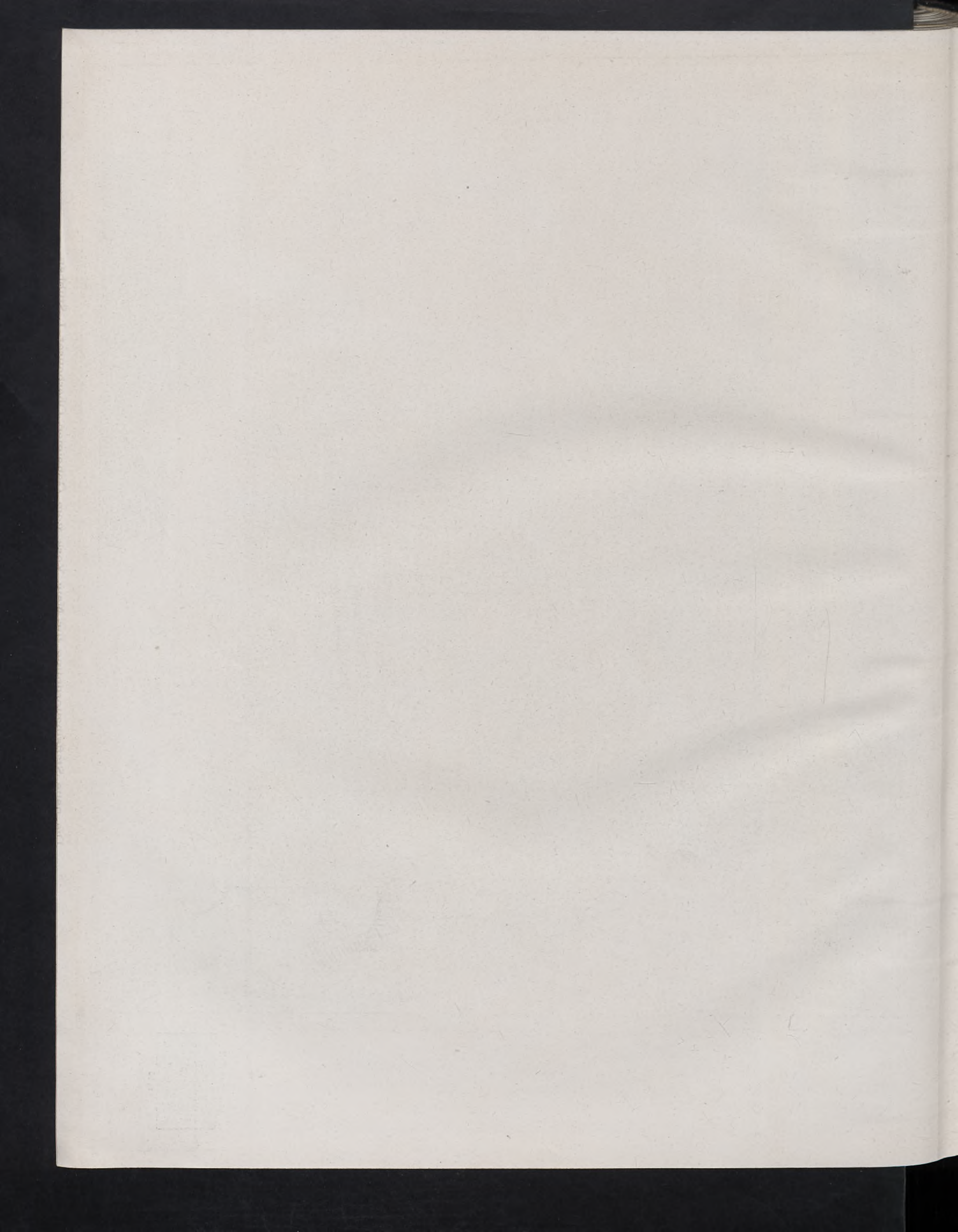
Verlegt bei
Ernst Wasmuth A.-G.,
Berlin.





Die neue Staffelbauordnung für New York vom Geheimen Oberbaurat J. Stübben.

Jahrgang XIII
DER STÄDTEBAU
1916
Verlegt bei
Ernst Wasmuth A.-G.,
Berlin.



CITY OF NEW YORK
BOARD OF ESTIMATE AND APPORTIONMENT
COMMISSION ON BUILDING DISTRICTS AND RESTRICTIONS

MAP
ACCOMPANYING TENTATIVE REPORT OF MARCH 10TH 1916
SHOWING

HEIGHT DISTRICTS
IN THE
BOROUGH OF THE BRONX.

EXPLANATION

1 = 1 times street width but not more than 100 feet
1¼ = 1¼ " " 125 "
1½ = 1½ " " 150 "
2 = 2 " " 200 "
2½ = 2½ " " 250 "

SCALE 2000 FT. TO 1 INCH

CHAIRMAN — SECRETARY — Geo. B. Ford, CONSULTANT

SET BACK RULE

Above the limiting height of the street wall of any building the height of the building may be increased provided that such extended portion sets back from the street line in the following prescribed ratio:

1-Times District
Set back 1 foot horizontally for each 2 feet of height.

1¼-Times District
Set back 1 foot horizontally for each 2½ feet of height

1½-Times District
Set back 1 foot horizontally for each 3 feet of height

2-Times District
Set back 1 foot horizontally for each 4 feet of height

2½-Times District
Set back 1 foot horizontally for each 5 feet of height

BOUNDARY LINES

Where a boundary line between any two districts is in the middle of a street, a building facing on the more restricted side of the street may follow height regulations of the less restricted side

Reproduced from official map of the City of New York prepared by the Chief Engineer of the Board of Estimate and Apportionment under the direction of the Board

City of Yonkers — Van Cortlandt Park — Woodlawn Cemetery — Bronx Park — Botanical Gardens — Zoological Gardens — Crotona Park — Hudson River — Harlem River — East River — Randalls Island — Wards Island — Riker's Island — Pelham Bay — Eastchester Bay — Long Island Sound — Little Bay — Powells Cove



Jahrgang XIII
1916
Verlegt bei
Ernst Wasmuth A.-G.,
Berlin.

Die neue Staffelbauordnung für New York vom Geheimen Oberbaurat J. Stübben.

